

Program för

Området Kilen och omgivande gaturum

Kvarteren *Visby Blåklinten* och *Visby Astern* samt del av fastighet *Visby Hällarna 1:7*
Diarienummer: MBN 2022/131
Samhällsbyggnadsförvaltningen, Region Gotland
Godkänt i Regionstyrelsen 29 januari 2025

Region Gotland

Innehållsförteckning

Sammanfattning 3

Programområdet idag 3
Programförslag 3
Genomförande 3
Konsekvenser 3

Inledning 4

Bakgrund 5
Projektfakta och projektorganisation 5
Kilen idag 6
Kilens historia 8
Styrande och vägledande dokument 9
Pågående stadsutveckling i närområdet 11

Program 13

Vision 14
Programkarta 15
Tre stadsbyggnadsstrategier 16
- Läka staden 17
- Levande område 20
- Byggnader och skala 22

Förutsättningar och konsekvenser 24

Kulturmiljö 25
Stads- och landskapsbild 25
Riksintressen 26
Grönstruktur och grönska 27
Teknisk försörjning 28
Geotekniska förhållanden 28
Miljökvalitetsnormer(MKN) 28
Hälsa och säkerhet 28
Buller 30
Trafik och mobilitet 30
Beaktande av de nationella miljömålen 31

Genomförande 32

Behov av miljöbedömning 33
Genomförandefrågor 33
Möjlig etappindelning för detaljplaner 34
Kvarstående utredningar och underlag 35

Scenariostudie 36

Översiktvy 37
Illustration i ögonhöjd - Gångfartsgatan/Gotenhofsgatan 38
Illustrationsplan 39
Illustration i ögonhöjd - Gotenhofsgatan/Stenkumlaväg 40
Huvudgator 41
Lokalgator 43

Bilagor

1. Beslut om betydande miljöpåverkan, Region Gotland, 2024-02-12
2. Kulturmiljöutredning, Tyréns, 2021-06-18
3. Bedömning av träd inom kvarteret VISBY BLÅKLINTEN 4 och VISBY BLÅKLINTEN 7, Region Gotland, 2021-06-15
4. Inventering av parklind vid VISBY BLÅKLINTEN 7, Region Gotland, 2023-04-24
5. Huvudstudie, Visby gasverk, Kemakta Konsult AB, 2020-05
6. Kompletterande undersökningar, huvudstudie, Visby gasverk, Kemakta Konsult AB, 2021-11
7. Ansvarsutredning avseende fd Gasverkstomten, Länsstyrelsen, 2020-11-11
8. Utlåtande i programhandlingsskede - geoteknik, Pentacon, 2023-05-10

Sammanfattning

Programområdet idag

Programområdet ligger i Visby, 400 meter söder om ringmuren, och är cirka 4,5 hektar stort. Området kallas Kilen eftersom kvarteren har en kilform som sträcker sig mellan Söderrondellen och parken Tallunden.

Bebyggelsekaraktären i området skiljer sig från omgivande områden. Inom Kilen finns idag en gles, låg bebyggelse med en blandning av verksamheter såsom bensinstationer, kontor och restaurang. Det finns bevarade rumsbildningar, byggnader och siktlinjer från Gotlands tidiga industrihistoria.

I gatorna som omger området prioriteras bilens framkomlighet och de har en karaktär av leder som delar av området från dess omgivning. Även lokalgatorna genom området har en utformning som ger företräde åt bilar framför cyklister och gående.

Programområdets fastigheter är fördelade på nio privata fastigheter och en kommunal fastighet.

Programförslag

Kilen har i den fördjupade översiktsplanen för Visby 2025, *”Hela Visby”,* pekats ut som omvandlingsområde på grund av sitt centrala läge och närheten till parken Tallunden. Här föreslås en förändring av platsen från industriändamål till bebyggelse med en blandning av bostäder, centrumverksamhet (handel, utbildning, offentlig service, kontor, verksamheter, turism) och offentlig service.

Tack vare platsens centrala läge i staden finns bra förutsättningar för att utveckla Kilen till en attraktiv, integrerad stadsdel. Inom hela programområdet uppskattas cirka 200-250 nya bostäder kunna uppföras tillsammans med cirka 3 000 kvm BTA verksamheter. Cirka 5 000 kvm BTA verksamhetslokaler föreslås bevaras.

Utformning av Söderväg, Stenkumlaväg och Söderrondellen kommer att behandlas inom ramen för programmet för att ta ett helhetsgrepp över trafikmiljön och skapa bättre förutsättningar för goda livsmiljöer.

Programmets vision är att läka staden med levande småstadsmiljöer som utvecklas ur en stark befintlig karaktär. Utifrån detta har det utarbetats tre stadsbyggnadsstrategier som ska vägleda prioriteringen i fortsatt planarbete: *Läka staden*, *Levande område* samt *Byggnader och skala*.

Ett finmaskigt gatunät skapas med tydliga gatutyper, där utformningen ökar attraktiviteten för gående och cyklister att ta sig till och röra sig genom området. Bebyggelse skapar tillsammans med plantering, markbeläggning och möblering goda proportioner i relation till gators bredd och indelning.

Kvarteren delas in i storlekar liknande kvarteret runt Foles mekaniska verkstad. Bebyggelsens struktur ges en tydlig småstadskaraktär. Byggnaders karaktär inom kvarteren tar utgångspunkt i verkstadsområdet och har varierande höjd och gavelriktningar.

Delar av de utpekade kulturhistoriska sambanden och byggnaderna bevaras. Höjd och placering av ny bebyggelse har tillkommit i en avvägning mellan att bevara kulturmiljön och att utveckla platsen. Nya byggnader föreslås huvudsakligen uppföras upp till högst 4 våningar, utformade som 3 våningar med vindsvåning.

I slutet av denna handling, i kapitlet ”scenariostudie”, visas hur strategierna kan tillämpas till en helhet. Avsikten är att tydliggöra visionen för området, inte att visa på en exakt framtida utformning.

Genomförande

En förutsättning för att programmet ska kunna genomföras i sin helhet eller i etapper är att markägarna samarbetar i en process för förändrad markanvändning samt att parkering går att lösa i garage under jord. Befintliga bensinstationer behöver flytta för att området fullt ut ska kunna bebyggas med bostäder.

Först efter att fördelningsstationen för el har avvecklats och föroreningar efter miljöfarliga verksamheter har åtgärdats kan ett genomförande påbörjas.

Konsekvenser

Programförslaget bedöms ligga i linje med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för området. Förslaget innebär en förtätning med blandat innehåll på redan ianspråktagen mark i en central del av staden. Detta bedöms vara ett bra sätt att hushålla med regionens resurser. En utveckling av området innebär dock att ett antal befintliga verksamheter behöver omlokaliseras och att några av de befintliga byggnaderna rivs.

Förslaget bedöms bidra positivt till Visby som helhet genom ett förbättrat gång- och cykelnät, där gående och cyklister får ökat utrymme och ökad prioritet. Förslaget bidrar även till att läka samman grönstrukturen. Ett genomförande av programmet innebär ett betydande tillskott av bostäder i ett attraktivt läge.

Sammantaget bedöms den negativa miljöpåverkan från området minska vid ett genomförande av programförslaget. Utöver att tillskapa grönska och central bebyggelse (som möjliggör ökad närhet och uppmuntrar resande till fots och med cykel) så bidrar planeringen för bostäder till att marken saneras till en låg föroreningsnivå.

Förslaget bedöms underlätta ett hållbart vardagsliv för människor som bor på och besöker platsen, med stärkta förutsättningar för samspel och möten.



Översiktskarta med programområdet markerat.

Inledning

Bakgrund ..... sid 5
Projektfakta och projektorganisation ..... sid 5
Kilen idag ..... sid 6
Kilens historia ..... sid 8
Styrande och vägledande dokument ..... sid 9
Pågående stadsutveckling i närområdet .. sid 11

Bakgrund

I dagsläget finns en hög efterfrågan på bostäder i centrala Visby. Regionen har bedömt att programområdet är ett av de områden som lämpar sig väl för att utreda vidare för förtätning. Området har därför pekats ut som omvandlingsområde i den fördjupade översiktsplanen för Visby 2025, ”Hela Visby”. Förfrågningar har även inkommit till Region Gotland från markägare inom programområdet om att få utveckla området med bostäder och kontor.

Miljö- och byggnämnden beslutade 2021-02-09 att ge samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram ett program för området. Fastigheterna Visby Blåklinten 4-7 samt Visby Astern 3, 4, 7, 8, 9 ingick i beslutet om ett programuppdrag. Under programarbetet har även del av Visby Hällarna 1:7 inkluderats.

Syfte
Programmet syftar till att identifiera viktiga förutsättningar, strategier och åtgärder för områdets utveckling. Det innebär att programmet ska visa var i programområdet som det finns bevarandevärda kvaliteter, var och hur det är lämpligt med ny bebyggelse samt hantera frågor som rör bland annat gång- och cykelstråk, grönstruktur med mera.

Efterföljande detaljplaner hämtar stöd i programmets ställningstaganden.

Projektfakta och projektorganisation

Projektledare: Felicia Klasson, Samhällsbyggnadsförvaltningen, Region Gotland.

Övriga medverkande från Region Gotland:
Susanna Collin, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Stina Wester, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Gustaf Dehlin, Teknikförvaltningen
Jessica Svännel, Teknikförvaltningen
Eva Werkelin, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Maria James, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Anders Nyberg, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Anna Fagerberg, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Claudia Maretic Castillo, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Konsult: Liljewall arkitekter.
Projektteam Liljewall: Lena Orrberg (uppdragsansvarig arkitekt), Alexander Gösta, Emma Gradin, Elnaz Heshmathi och Agnes Engström.

Samtliga illustrationer och foton som inte har en källhänvisning är framtagna av Liljewall arkitekter.

Vad är ett program?
För att underlätta detaljplanearbetet kan kommunen välja att upprätta ett särskilt program där utgångspunkter och mål framgår. Det kan till exempel vara vid komplicerade planer som berör många intressenter, planer som innehåller starka motstridiga intressen eller när förändring ska ske i ett större område.

I programmet utreds övergripande förutsättningar och värden samt utgångspunkter och riktlinjer som är vägledande för den fortsatta planeringen. Programmet ska svara på frågan om vad som är lämplig markanvändning, beskriva eventuella konsekvenser, viktiga samband och behov av infrastruktur med mera.

Samråd sker av programförslaget där allmänheten, myndigheter, fastighetsägare med flera kan komma med synpunkter.

Programförslaget bearbetas sedan innan det godkänns av Region Gotland.

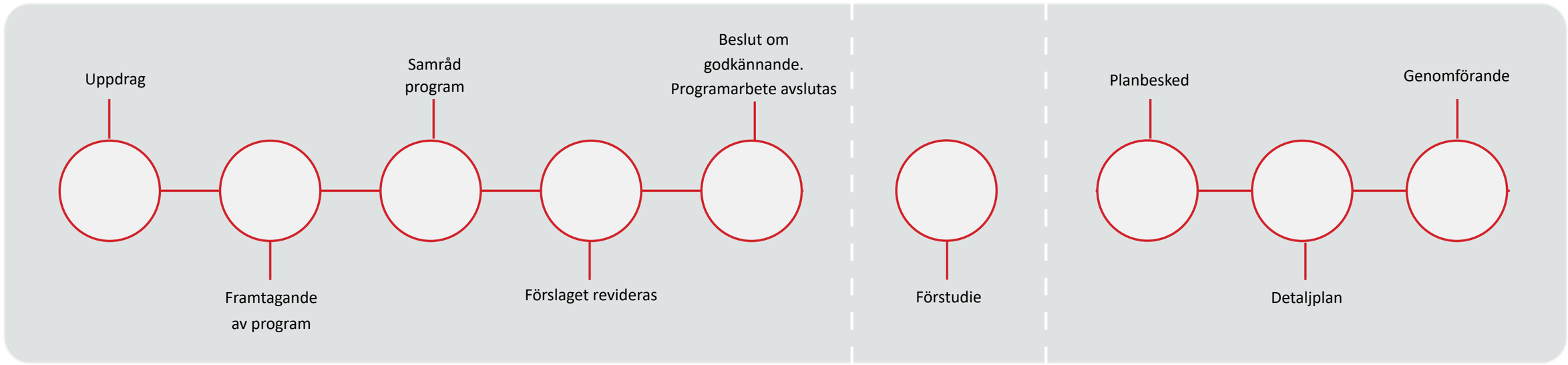


Illustration process

Kilen idag

Programområdet ligger 400 meter söder om Visby innerstad. Området omfattar 10 fastigheter och är cirka 4,5 hektar. Kvartersmarken inom programområdet består av 9 fastigheter som tillsammans benämns ”Kilen”, då de likt en kil sträcker sig mellan Söderrondellen och parken Tallunden.

Den offentliga marken består av (del av) Söderväg, Stenkumlaväg, Gotenhofsgatan, Tallundsgatan samt Söderrondellen. Söderväg kopplar samman Visby från norr till söder och ner till hamnterminalen. Söderväg har en viktig funktion för transport in till de centrala delarna av Visby. Stenkumlaväg övergår norrut i Solbergagatan efter att man passerar Söderrondellen. Söderut leder Stenkumlaväg till områdena Visborg och Värnhem.

Området avgränsas och skiljer sig tydligt i bebyggelsekaraktär från omgivande områden. Platsen berättar om Visby stads utveckling i slutet av 1800-talet fram till idag. En av stadens tidiga stora industrier etablerade sig i området och verkstäderna fortsatte att vara en viktig arbetsplats fram till 1950-talet. Närheten till järnvägen, som gick i Stenkumlaväg, var en förutsättning för etablering då en stor del av tillverkningen var järnvägsvagnar. Det finns bevarade rumsbildningar, byggnader och siktlinjer som vittnar om platsens historiska lager. Flertalet av byggnaderna inom området har höga kulturmiljövärden från den tidigare verksamheten på platsen. I programområdet idag finns en blandad låg och gles struktur med kontor, verksamheter, handel, restaurang och bensinstationer.

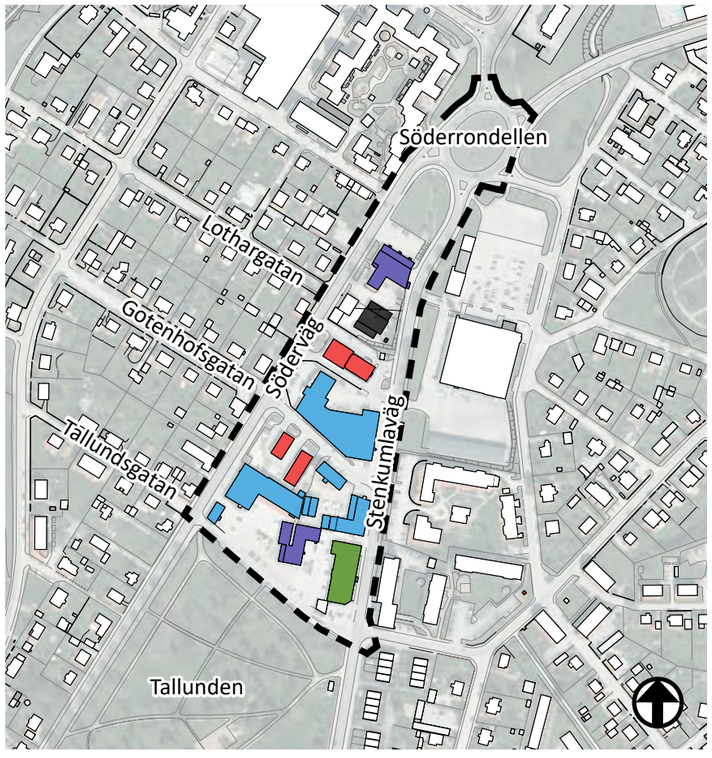
Bebyggelsen runtom programområdet, längs Stenkumlaväg och Söderväg, är av varierande karaktär och med varierande relation till gaturummet. Västra sidan av Söderväg gränsar till villatomter som avgränsas mot gatan med låga murar eller häckar. På östra sidan av Stenkumlaväg är det blandad bebyggelse i form av flerbostadshus och verksamheter i 1-3 våningar. Byggnadernas avstånd till gatan varierar och närmast gatan går en trädallé. Där Stenkumlaväg möter Söderrondellen skapas ett öppet gaturum med en bredd på ungefär 20 meter.

Gatunätet är i stort tydligt och orienterbarhet, dock har prioriteringen av bilens framkomlighet gett huvudgatorna en karaktär av leder som skiljer av snarare än binder samman staden. Även lokalgatorna har en utformning som premierar bilen över andra trafikslag.
Områdets centrala läge och goda förbindelser ger bra förutsättningar för etablering av bostäder och verksamheter.

Verksamheter, hälsa och risker
De tidigare verksamheterna, speciellt gasverket, innebär att marken är i behov av omfattande sanering.

Utöver markföroreningar så är industribuller från Visby hamn, trafikbuller från Söderväg och Stenkumlaväg samt miljökvalitetsnormer för luft viktiga frågor att utreda för att kunna bedöma lämpligheten i att bygga bostäder på platsen.

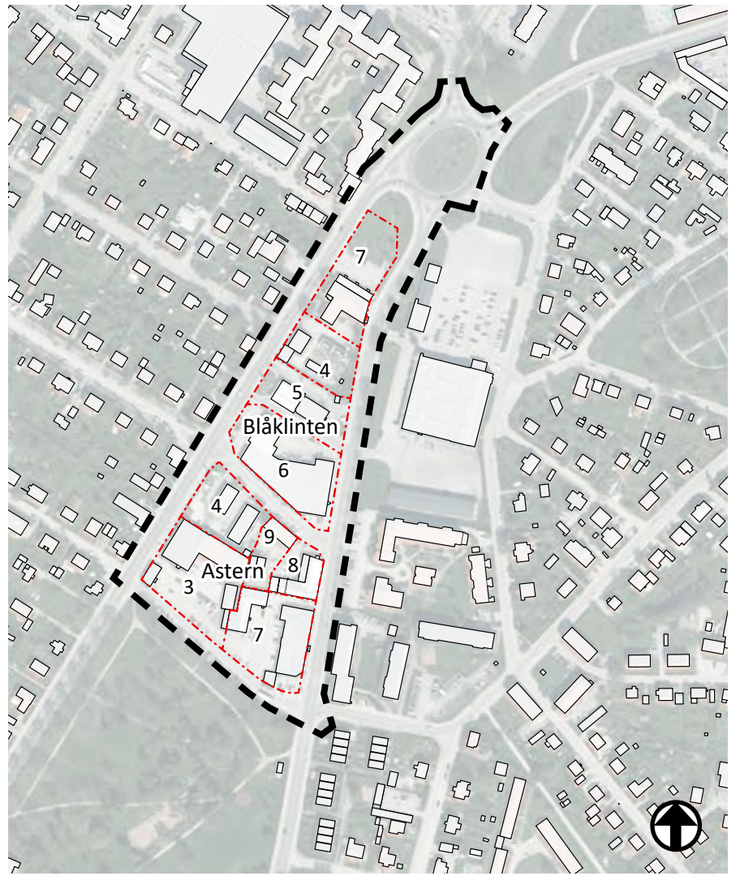
Inom programområdet finns en fördelningsstation för el som genererar elektromagnetisk strålning. Fördelningsstationen planeras att avställas någon gång mellan 2025-2028 av GEAB.



Markanvändningskarta som visar de verksamheter som finns i området Kilen idag.

Bensinstationer har behov av skyddsavstånd och andra skyddsåtgärder, vilket kan hindra nybyggnation av bostäder. Möjlig exploateringsgrad för bostäder inom programområdet minskas om bensinstationerna ska vara kvar. Region Gotland strävar efter att bensinstationerna ska flyttas ut och lokaliseras utmed Visbyleden.

Markägarförhållanden
Kilen omfattas av kvarteren Visby Blåklinten och Visby Astern.
Inom Visby Blåklinten finns 4 privata fastigheter och inom Visby Astern finns 5 privata fastigheter. Region Gotland äger fastigheten Visby Hällarna 1:7 som omfattar övrig mark inom programmet och som utgörs av gator och grönytor.



Karta över privatägda fastigheter inom programområdet.

Bebyggelsens utformning

Detaljrikedom och hantverksmässighet
Gemensamt för de äldre byggnaderna är en detaljrikedom som framhäver byggnadernas form, fönster och entréer. Detaljerna utgår från byggnadstekniken som husen är uppförda med, till exempel av tegel murade takfötter och omfattningar, av murteknik välvda fönsteröppningar, ankarjärn som stabiliserar väggkonstruktionen och foder som stärker byggnadens hörn. Dessa detaljer har gjorts vackra och med omsorg och speglar en hantverksmässighet som är en del av industriarvet och karaktären för platsen. Mot gata är husen försedda med större fönster i bottenplan, där butiker idag finns som skapar en koppling mellan gata och byggnad. Entréer till huvudbyggnader är placerade mot gata. Fönsterform och storlek skiljer sig mellan byggnaderna då de är uppförda under olika år samt tillbyggda. Även detta bidrar till den brokiga helheten i området.

Material och färg
Ljust putsade tegelfasader dominerar idag byggnaderna i Kilen. Inslag av korrugerad plåt och träpanel finns. På tak ligger huvudsakligen plåt, korrugerad och bandfalsad, samt traditionellt lertegel. Dörrar, portar och fönster har ofta en accentfärg.



Detaljerad takfot i murad och putsad fasad.



På fasaden syns ankarjärn och profileringar mot takfot. Den blå träporten är ett karaktäristiskt inslag.



Valskvarnen är uppförd på 30-talet och har en tydlig arkitektur med precision i detaljerna, förskjutna fönster och avskalad putsad fasad.



Klassisk byggnadsvolym med traditionella sadeltak. Fasad och tak av korrugerad plåt.



Det brokiga gårdsrummet med varierande gavlar, byggnadshöjder och släpp mellan byggnader.



Släpp mellan byggnader ger här ett intimt gårdsrum där tidigare järnvägsspår har gått.

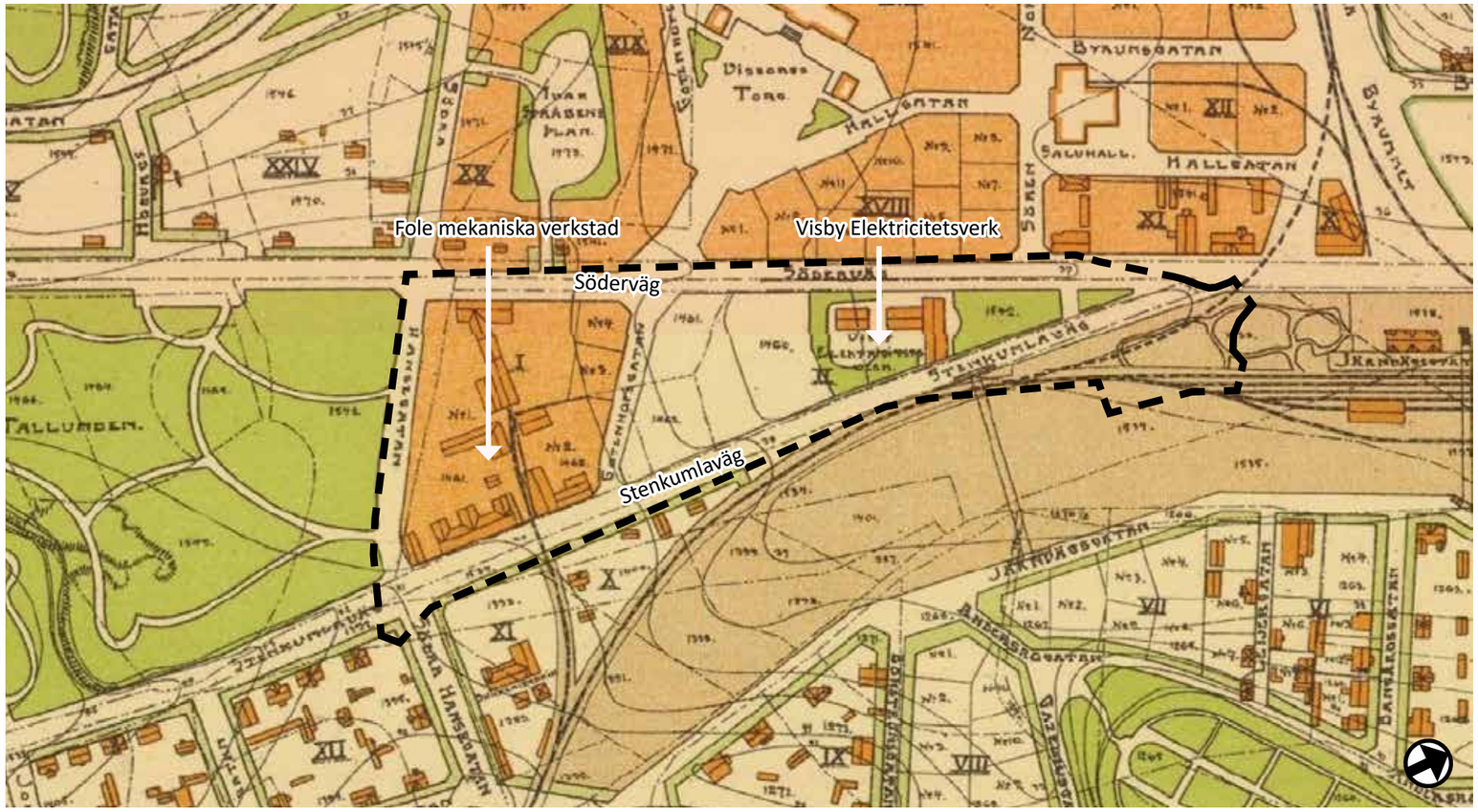
Kilens historia

Området Kilen kan vid en första anblick upplevas som rörigt och utan tydligt avläsbara karaktärsdrag, men den historiska genomgången av området visar att det har karaktär av Gotlands tidiga industrihistoria och dess koppling till järnvägen. Området har ett samhällshistoriskt värde som är av betydelse för förståelsen av ytterstadens utveckling med tidig industri och verkstäder samt infrastruktur såsom elektricitet, gas och senare drivmedel (bensin).

På kvarteret Astern etablerades Fole mekaniska verkstad 1894. Fole mekaniska verkstad gick i konkurs 1909. Flera verksamheter har dock fortsatt varit verksamma i området under 1900-talet, såsom snickeriverksamhet, gjuteri och verkstäder, alla under namnet Fole.

På kvarteret Blåklinten uppfördes Visby Elektricitetsverk 1904 och senare även gasverket 1915. Båda huvudbyggnaderna finns kvar men är om- och tillbyggda. Mellan 1930 och 1960-talet dominerade verkstäder och handel med bil i området. En bensinstation byggdes 1961 och en till 1975. Vid elektricitetsverksbygganden finns idag en fördelningsstation för el.

För att belysa befintliga värden och ta ett helhetsgrepp för hur utveckling av stadsmiljön kan göras i samklang med dessa värden har en kulturmiljöutredning tagits fram inom ramen för programarbetet (bilaga ”2. Kulturmiljöutredning, Tyréns, 2021-06-18”).



Anders Serbonis karta från 1912. Kartan visar delar av stadsplanen som Per Olof Hallman tillsammans med Serboni tog fram 1910, men som aldrig fastställdes. Planområdets ungefärliga avgränsning är markerad i svart streckad linje. På kartan syns Fole mekaniska verkstad och elektricitetsverket.



Järnvägsspår öster om Stenkumlaväg. Visby Elektricitetsverk kan ses till höger i bild. Källa: Föreningen Gotlandstågets samlingar.



Elektricitetsverksbyggnaden till vänster i bild. Foto taget från Stenkumlaväg mot Söderrondellen.



Byggnad som förr huserade Foles mekaniska verkstad ses till vänster i bild. Foto taget från Stenkumlaväg mot Söderrondellen.

Styrande och vägledande dokument

Översiktliga planer
Hela Visby - Fördjupad översiktsplan(FÖP) för Visbyområdet 2025
I fördjupad översiktsplan för Visby anges att platsens centrala läge med närhet till Visby innerstad och Tallunden gör att området i framtiden kan vara attraktivt för till exempel bostäder samt bli en länk till Visborg. Innehållet bör bli mer anpassat för de centrala delarna av en stad och ges en mer stadsmässig struktur.

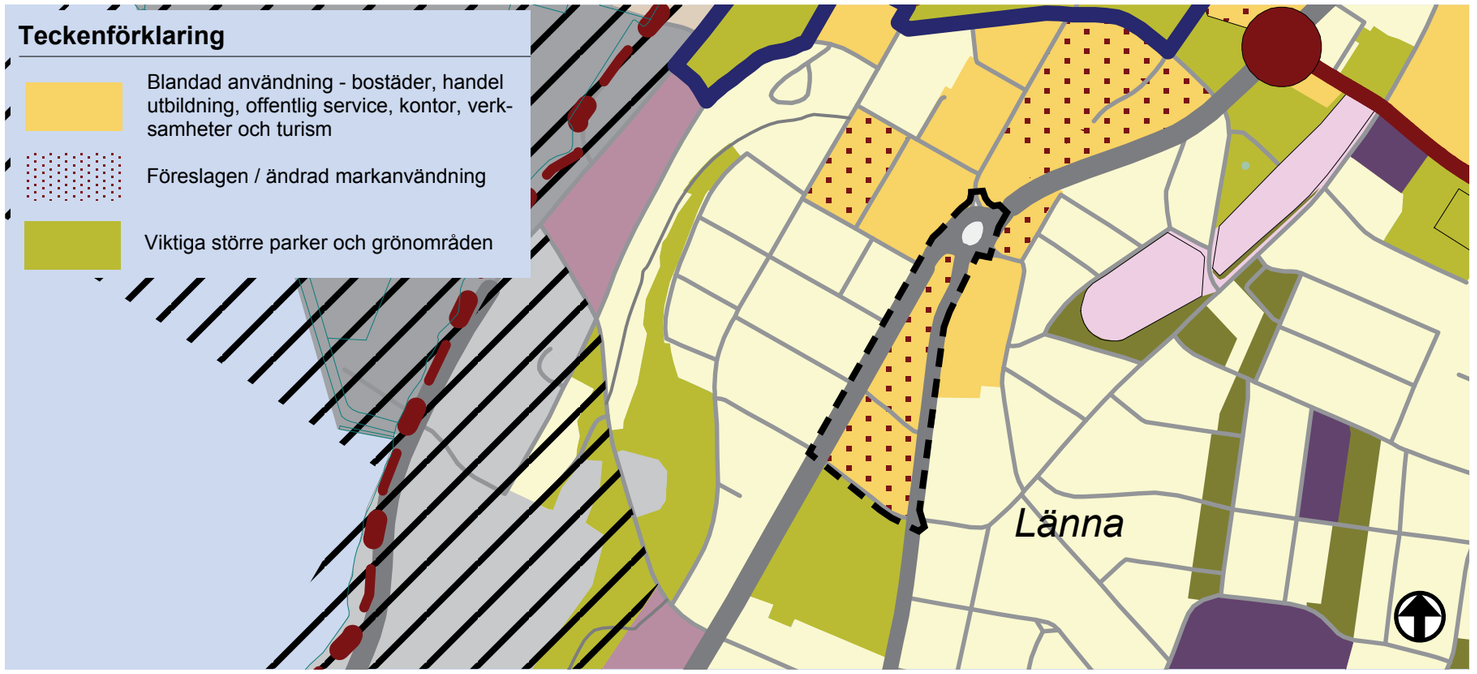
I FÖP:en anges även att centralt belägna bensinstationer långsiktigt ska flyttas ut och lokaliseras utmed Visbyleden. Detta underlättar hanteringen av framtidens förnyelsebara drivmedel och ger en bättre och säkrare placering i förhållande till bostäder och annan verksamhet.

Toftavägen-Söderväg pekas ut som en viktig entrésträcka till Visby. Söderväg och Stenkumlaväg är utpekade huvudgator.

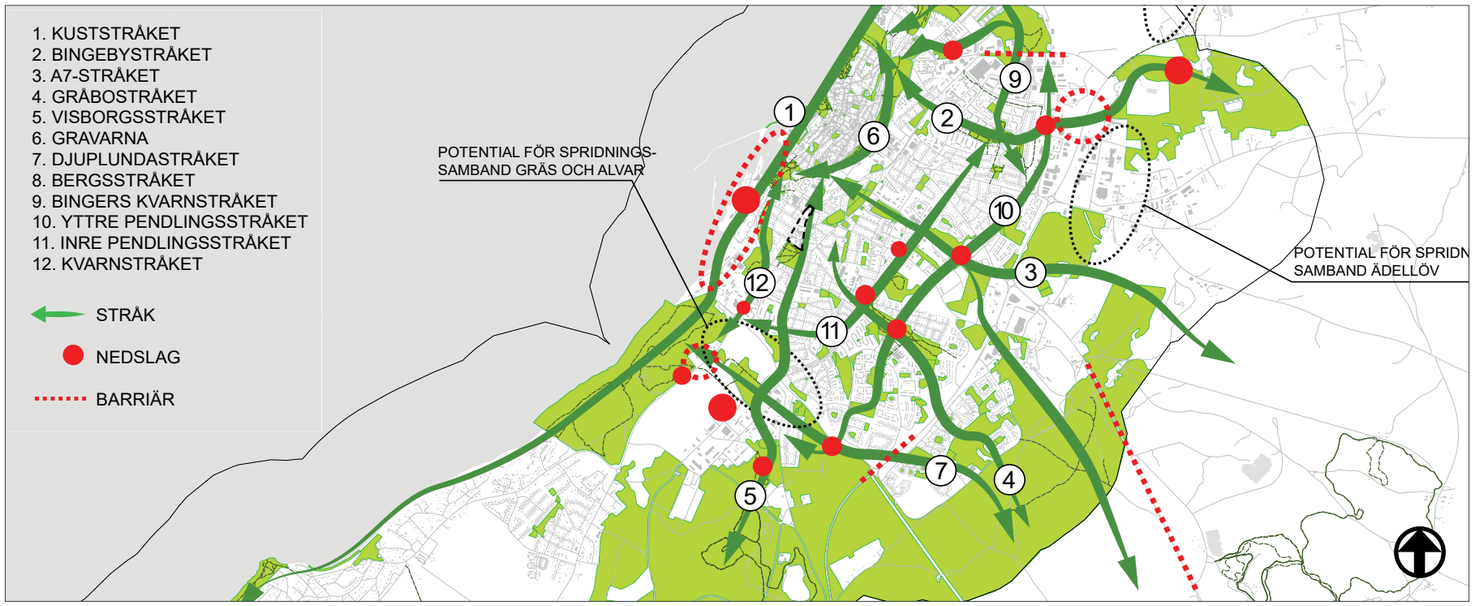
Översiktsplan
Region Gotland arbetar just nu med att ta fram en ny översiktsplan som kommer att ersätta den fördjupade översiktsplanen. Arbetet beräknas bli klart under 2025. Programområdet pekas fortsatt ut att vara lämpligt för en utveckling mot en mer stadsmässig, mångfunktionell bebyggelse. En förändring mot FÖP:en är att Stenkumlaväg längs planområdet pekas ut som huvudstråk för stadscentrum. Stråket löper in till stadskärnan och inriktningen är att bottenvåningar längs denna sträcka ska användas för centrumverksamheter.

Grönplan för Gotland
Sedan 2018 har Region Gotland arbetar med att ta fram en Grönplan. Regionfullmäktige beslutade i september att anta grönplanen (RF § 136, ärendenummer: RS 2023/590).

Grönplanens huvudsakliga syfte är att belysa och redovisa grönstrukturens värden och funktioner. Programområdet berörs av ett utpekat stråk i grönplanen som kallas *5) Visborgsstråket*. Visborgsstråket går mellan centrala Visby via Visborg till gamla P18-området. Från Söderport följer stråket Stenkumlaväg och passerar Kilen. Visborgsstråket ska vara en sammanhängande grön koppling mellan centrala Visby, via Visborg, till det gamla P18-området.



Utdrag ut plankarta i fördjupad översiktsplan för Visby. Planen föreslår ny markanvändning i området Kilen-en blandning av bostäder, centrumverksamheter och offentlig service.



Karta hämtad från Grönplanen. Utsnittet visar, bland annat, gröna stråk som ska bevaras och utvecklas i Visby. Siffra 5 är Visborgsstråket, som går längs Kilen.

Cykelplan Visby 2015-2025
Cykelplanen antogs av Tekniska nämnden 2015-12-15. Söderväg och Stenkumlaväg pekas ut som en del av huvudnätet för cykel.

Planeringen av cykeltrafiken ska präglas av ett strukturtänkande där tillgänglighet, trygghet, miljö, hälsa och genhet har avgörande betydelse. Cykelvägnätet ska utvecklas till en fungerande attraktiv, säker och trygg helhet mellan viktiga målpunkter. Vid planering av cykelvägar ska olika alternativ och åtgärder studeras för att säkerställa en god helhetssyn. Alternativ till nya cykelvägar kan vara effektivisering av befintliga stråk, breddning av gång- och cykelvägar, säkrare passager samt olika typer av drift- och underhållsåtgärder.

Parkeringsstrategi Gotland
Beslutad i Regionfullmäktige 2018-12-17. Region Gotland har flera tydliga mål som rör miljöfrågor och ett hållbart resande. Där är parkeringsåtgärder ett kraftfullt verktyg. Biltrafiken ska minska och cykeltrafiken och kollektivtrafiken skall öka. Parkeringsstrategin beskriver hur Gotland ska nå målen samt vilka åtgärder som bör genomföras, både på kort och på lång sikt.

I Region Gotlands parkeringsstrategi framgår bland annat hur parkeringsplatser på allmän mark ska prioriteras samt att en blandad stadsstruktur eftersträvas.

Parkeringsnorm (bilaga till parkeringsstrategin)
Området bör klassas som typområde B, som innefattar hela Visby tätort utanför stadskärnan. Detta innebär till exempel att 8 bilplatser och 35 cykelplatser ska anordnas per 1000 kvm BTA flerbostadshus. Redovisade parkeringstal för bilar ska ej överstigas om inte mycket särskilda skäl finns. Parkeringstalen för cykel bör dock ses som en mini-norm för att underlätta för ett mer hållbart resande på Gotland.

Parkeringsnormen är flexibel och anpassningsbar så att fastighetsägare och byggherrar uppmuntras till åtgärder som gynnar hållbara transporter. Byggherrarna kan arbeta med flera mobilitetsåtgärder och behöver då inte bygga lika många parkeringsplatser.

Handlingsplan Trädvårdsplan - träd på regionägd mark i Visby
Godkänd av Tekniska nämnden 2022-03-30. Syftet och målet med trädvårdsplanen är ett vitalt och välutvecklat trädbestånd.

Söderväg och Stenkumlaväg ingår i föryngringsplanen för 2022-2026. För område 2, där Söderväg ingår, anges att arter som med fördel kan prioriteras är sådana med god leverans av viktiga ekosystemtjänster såsom luftrening (till exempel barrväxter). För område 4, där Stenkumlaväg ingår, anges att lämpligaste placeringen av träd är i grupper längs med vägsystemet. Träden bör utgöra såväl ett estetiskt värde som en viktig leverans av ekosystemtjänster.

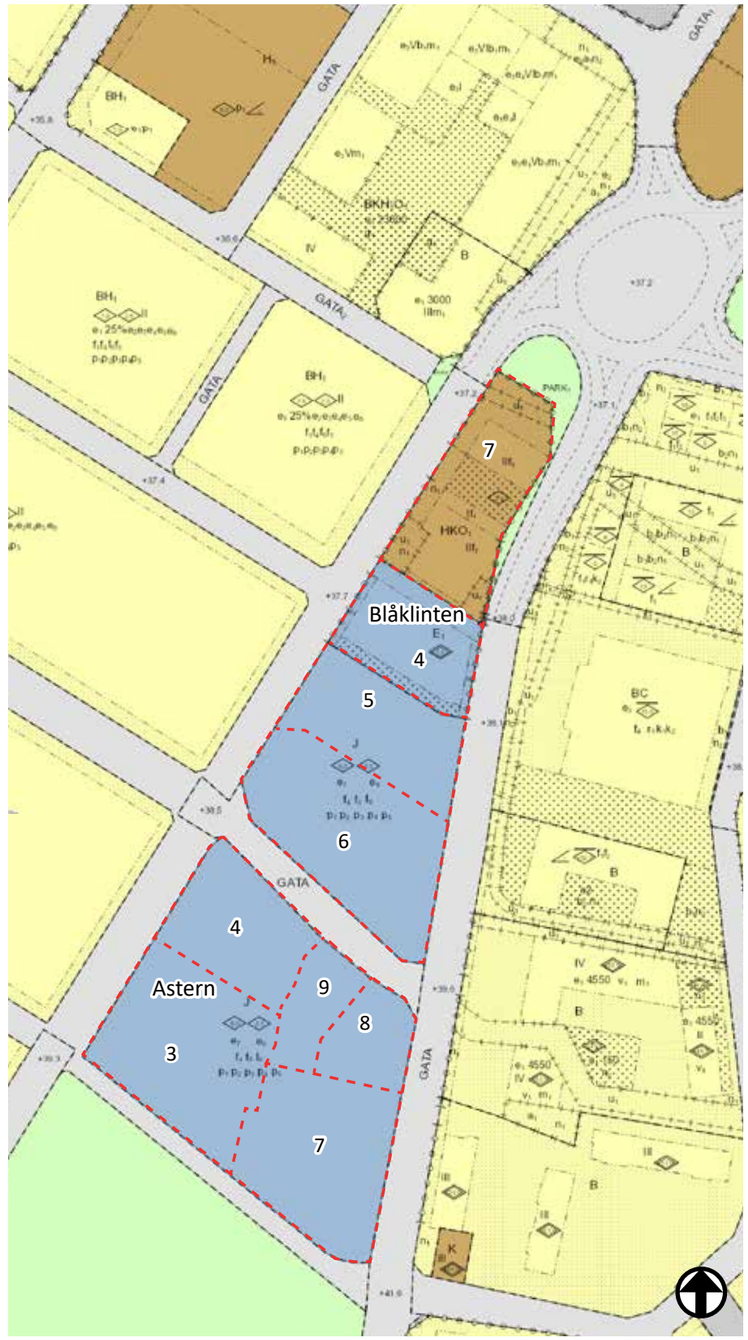
Gällande detaljplaner

Kvartersmark
Kvartersmarken inom programområdet omfattas av två detaljplaner.

För Blåklinten 7 och 4 gäller detaljplan 09-P-52 (laga kraft 1999-08-10). Detaljplanen för Blåklinten 7 och 4 antogs 1999 och syftade till att ändra markanvändningen från industri till ställverk, handel och kontor. Avgränsningen i norr syftade till att bibehålla siktlinjerna i rondellen. För handels- och kontorshusen på Blåklinten 7 anges en till två våningar och för del av bebyggelsen anges att fasadmaterial ska vara puts, tegel, sten eller glas. För den tekniska anläggningen på Blåklinten 4 anges en högsta byggnadshöjd på 6,0 meter. Punktprickad mark begränsar den byggbara ytan mot Söderväg för att linjera med elektricitetsverksbyggnaden. Angöring begränsas till två infarter från Söderväg. Inget skydd av kulturvärden anges i planen.

Blåklinten 5 och 6 samt hela kvarteret Astern omfattas av stadsplan 0980K-A1/1934 ”Utanför stadsmuren, Visby” antagen 1934. Kvartersmarken anger användningen industri. När planen antogs omfattade den hela Visby ytterstad utanför ringmuren. Ansvarig arkitekt för stadsplanen var Sven Markelius vars idéer om siktstråk mot havet och ringmuren till stora delar gäller än idag. Inget skydd av kulturvärden anges i planen.

Allmän plats
Allmän plats inom området är planlagd som gata och park/plantering. För allmän plats gäller fyra detaljplaner: 0980K-A2/1959, 0980K-A4/1964, 09-VIS-496 och 0980K-A2/1947. Huvudmannaskapet är kommunalt för allmän plats.



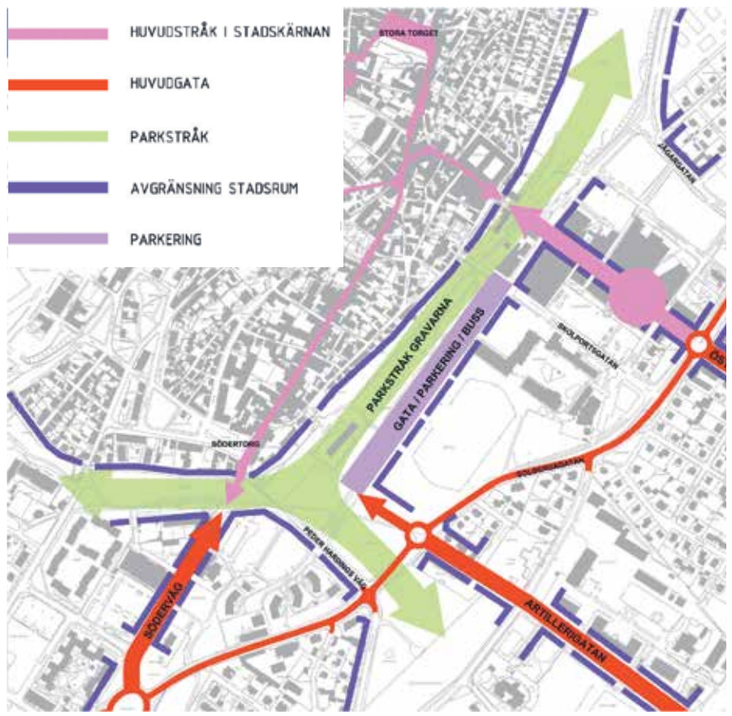
Karta över gällande detaljplaner. Gränserna i kartan saknar rättsverkan. Region Gotland och Lantmäteriet har upphovsrätt.

Pågående stadsutveckling i närområdet

Programområdet som en del av två huvudgator
Programarbetet är ett av flera pågående eller nyligen avslutade projekt längs huvudgatorna Stenkumlaväg och Söderväg som strävar efter att förstärka Visbys småstadskaraktär utanför ringmuren när centrala Visby förtätas och växer.

Den framtida bebyggelsen i Kilen kan bidra till att ändra karaktär på huvudgatorna, att bilda en tydligare entré till staden samt skapa en framsida mot Söderrondellen. En förtätning av bostäder på platsen behöver möta såväl innerstadens bebyggelsekaraktär som den befintliga och framtida bebyggelsen längs huvudgatorna.

Nyligen uppförda byggprojekt, pågående byggnation och pågående planarbeten utmed huvudgatorna har stor inverkan på hur Kilen kan knyta an till stadsväven och bli en del av centrala Visby. Utformningen av Söderväg, Stenkumlaväg samt Söderrondellens cirkulationsplats är avgörande för områdets karaktär.



Ytterstaden möter innerstaden - konceptskiss från den fördjupade översiktsplanen för Visby. Söderrondellen syns nere till vänster i bild.

Pågående planarbeten och byggprojekt
I programmets närhet pågår flera planarbeten och projekt för ny bostadsbebyggelse, kontor och centrumverksamhet. Pågående bygg- och planprojekt som ligger i anslutning till Söderväg och Stenkumlaväg beskrivs nedan. Tillhörande kartbild och bilder på byggnader redovisas på nästa sida.

1. Pågående byggprojekt
Detaljplanen vann laga kraft 2020 (Dp 09-P-301)
Planen möjliggör ett småstadskvarter med bostäder, kontor och centrumverksamhet. Bebyggelsen placeras huvudsakligen i liv med gatorna, med ett relativt slutet byggnadssätt för ökad stadsmässighet. Bebyggelsen ordnas i en delvis sluten kvartersstruktur för att möjliggöra hög vistelsekvalitet på gårdssidan.

Takfotshöjden är viktig för upplevelsen i ögonhöjd. Byggnadshöjden har därför begränsats till cirka 3 våningar för att skapa ett gaturum med småstadskaraktär.

2. Nyligen avslutat byggprojekt
Detaljplanen vann laga kraft 2018 (Dp 09-P285)
Inom området har det nyligen byggts bostäder och centrum-verksamhet. Mot Peder Hardings väg har det byggts ett flerbostadshus i 3 våningar. På den inre delen av fastigheten har det byggts stadsradhus i två våningar. Planen togs fram efter genomförd markanvisningstävling där det vinnande förslaget legat till grund för de byggnader som nu uppförts på platsen. Projektet vann Region Gotlands arkitekturpris 2022.

3. Nyligen avslutad detaljplan
Detaljplanen vann laga kraft 2024 (D9 09-P-309)
Byggnader föreslås placeras med långsidan mot Solbergatan för att skapa ett tydligare gaturum på Solbergagatan. Byggnaderna är indragna cirka 4 meter från gatan med trädplantering framför. Kontor- och centrumverksamhet ska inrymmas i bottenplan. Byggnadshöjden/takfotshöjden är viktig för upplevelsen i ögonhöjd längs Solbergatan och har begränsats så att volymen uppfattas som en trevåningsbyggnad, för att skapa ett gaturum med småstadskaraktär.

4. Pågående detaljplan
Diarienummer: MBN 2020/2489
Syftet med att ta fram en ny detaljplan är att möjliggöra för en förtätning med bostäder och centrumverksamhet. Byggnader föreslås placeras med långsidan mot Solbergatan för att skapa ett tydligare gaturum på Solbergagatan. Gränssnittet mellan kvartersmark och gatumark (allmän platsmark) utreds.

5. Pågående byggprojekt
Detaljplanen vann laga kraft 2022 (Dp 09-P-306)
Direkt öster om Kilen planeras bostäder och kontor i 3-5 våningar på fastigheterna Pipdånen 5 & 6. Byggnadsvolym mot Söderrondellen och Stenkumlaväg får vara upp till fem våningar och utformas med platt tak. Planen möjliggör för bostäder och i centrala delen av området bör även centrumverksamhet finnas. Byggnaderna placeras på ett avstånd från Stenkumlaväg som varierar mellan 7-30 meter. Mellan Stenkumlaväg och byggnaderna kan bland annat bostadsgårdar, återvinningsstation eller markparkering anordnas.

6. Nyligen avslutat byggprojekt
Detaljplanen vann laga kraft 2020 (*Dp 09-P-299)*
Inom området har byggnationen nyligen avslutats, boende har flyttat in. Det har byggts tre byggnadskroppar. En av dem, en byggnad i fyra våningar med en indragen femte våning, har placerats med långsidan mot Stenkumlaväg. Byggnaden har dragits in en bit från gatan och har en trädplantering mellan gata och byggnadskropp.

I byggnadsvolymer mot Stenkumlaväg finns förutom bostadslägenheter även plats för lokaler med användningen centrumändamål (C). Detta tillsammans med byggnadens placering längs med Stenkumlaväg syftar till att stärka gaturummet, då Stenkumlaväg framöver kommer ges större betydelse som ett stadsstråk.

7. Positivt planbesked (detaljplanearbete kommer att påbörjas)
Diarienummer: MBN 2020/824
Regionen ska inom kommande detaljplanearbete se över möjligheterna till stadsutveckling inom området med småskaliga centrumnära verksamheter som till exempel kontor, i syfte att skapa ökad stadsmässighet mot Söderväg och den södra entrén till Visby.



1

1. Skiss på en planerad ny volym längs Söderväg. Illustration: PE Teknik & Arkitektur.



1

1. Illustrationen visar hur en ny byggnad mot Järvägsparken kan komma att se ut. Illustration: PE Teknik & Arkitektur.



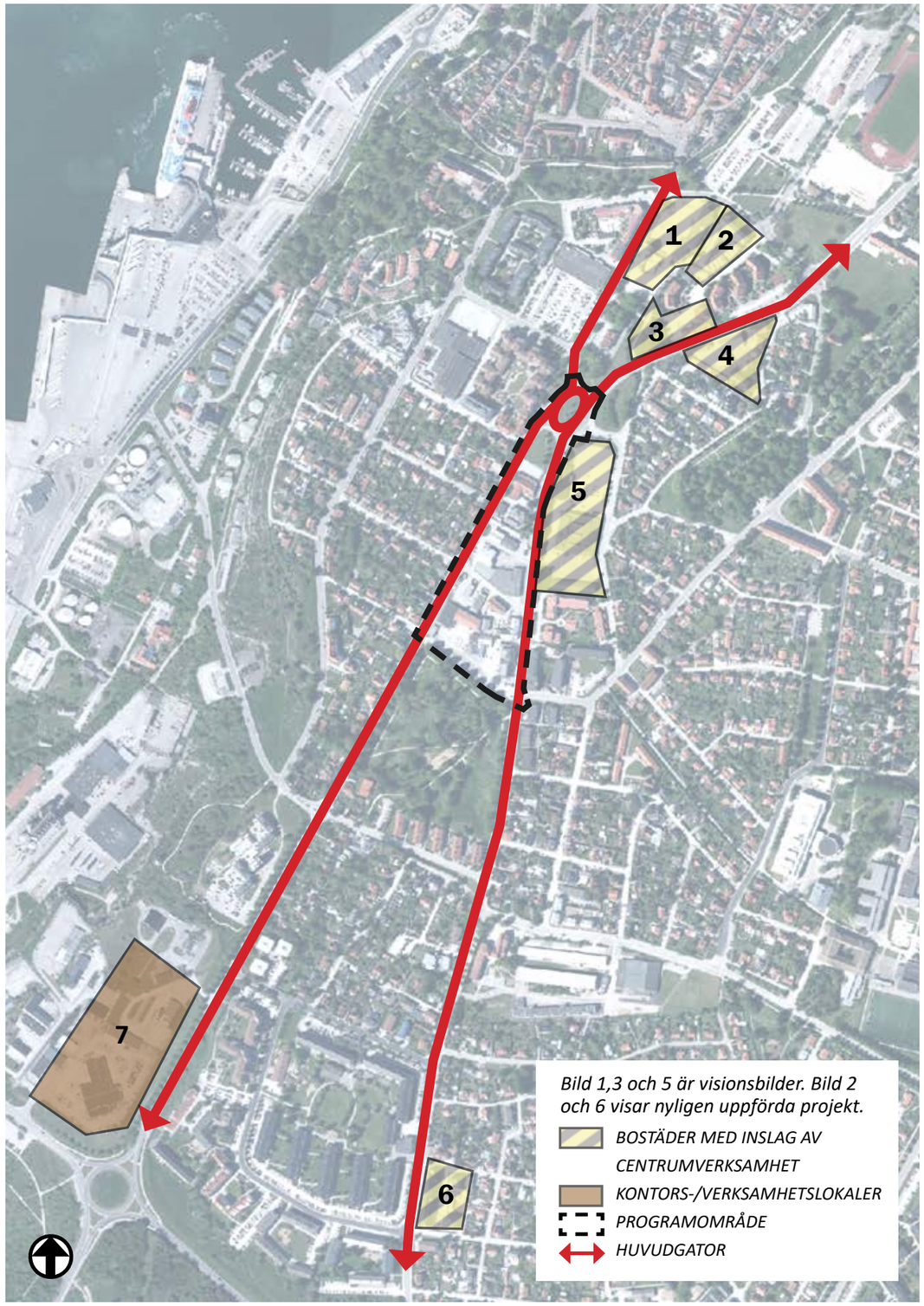
2

2. Foto på uppförda byggnader i korsningen Mejerigatan/Peder Hardings väg.



2

2. Foto på kvarterets bostadsgård.





3

3. Skiss som visar hur en byggnad längs Solbergagatan kan komma att se ut. Illustration: AQ3 Arkitektur.



5

5. Skiss på planerad ny byggelse. Vy från Söderrondellen. Illustration: Tyréns.



6

6. Foto på byggnaden som ligger längs Stenkumlaväg.



6

6. Foto på byggnaden som ligger längs Stenkumlaväg. I bottenvåningens hörn huserar en verksamhet.

Program

Från industriområde
till småstadskvarter

Vision ..... sid 14

Programkarta ..... sid 15

Tre stadsbyggnadsstrategier ..... sid 16

- Läka staden ..... sid 17
- Levande område ..... sid 20
- Byggnader och skala ..... sid 22

Vision

Läka staden med levande småstadsmiljöer som utvecklas ur en stark befintlig karaktär.



Programkarta



Teckenförklaring

Bostäder i kvartersstruktur. Lokaler för centrumändamål och ev. offentlig service ska anordnas i bottenvåningar längs huvudgatorna.

Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen bevaras i den mån sanering medger.

Huvudgator-Söderväg, Stenkumlaväg och Söderrondellen.

Lokalgator utformas som lågfartsgator.

Gångfartsgata. Utformningen av gaturummet prioriterar fotgängare och cyklister.

Gång- och cykelstråk.

Gator kopplas samman och skapar nya korsningar över Söderväg.

b -Huvudentréer ska placeras mot gata.

o - Branta taklutningar, 27- 45 grader, dominerar. Inslag av låglutande tak kan förekomma.

k - Befintliga byggnader som inte rivs förses med varsamhetsbestämmelser kopplat till byggnadens kulturhistoriska värden.

I-IIII (+I) Inom respektive kvarter ska byggnader variera i angivet våningsantal 1-4 våningar (3 våningar +vindsvåning). På ett fåtal platser kan det vara lämpligt med 5 våningar. Bebyggelsen är högst längs huvudgator och något lägre längs lokalgatorna. Gårdsbyggnader uppförs i en våning. Underjordiskt garage får byggas.

Region Gotland

Tre stadsbyggnadsstrategier

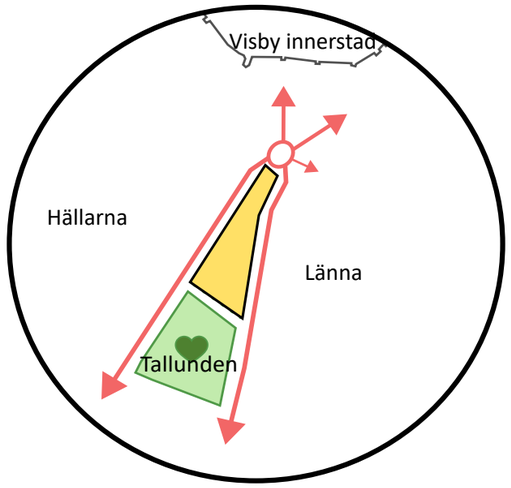
Tre stadsbyggnadsstrategier har tagits fram som vägledning för kommande planarbete. De sammanfattas nedan och presenteras utförligare på följande sidor.



Läka staden
Befintligt gatunät kompletteras med fler tvärkopplingar i både nord-sydlig och öst-västlig riktning. Gatunätet ges en stadsmässig karaktär som ”helar Visby” och skapar en attraktiv miljö för fotgängare och cyklister.

Blandade boendestorlekar och boendeformer tillförs. Ett blandat bostadsutbud, gärna inom samma kvarter, möjliggör en ökad trygghet, tolerans och tillit i samhället. Blandstadsfunktioner ger en levande stad både dag och kväll.

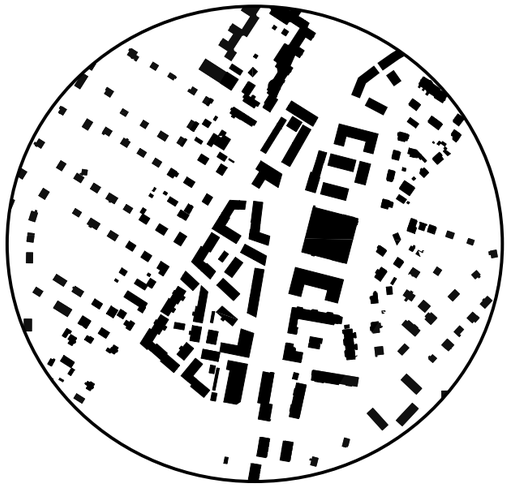
Grönstruktur tillförs så att ekosystemtjänster gynnas och så att ekologiska spridningssamband vårdas. Området utvecklas som en del av ett nät av gröna stråk i Visby.



Levande område
Grönska tillförs på gator, förgårdsmark och bostadsgårdar för att skapa attraktiva platser där människor vill vistas. Intima gaturum och platsbildningar ger möjlighet till möten, lek och samvaro.

Levande bottenvåningar tillskapas längs samtliga gator. Längs huvudgator finns både bostäder och verksamheter, och bottenvåningarna har hög detaljrikedom och variation. Längs lokalgatorna förläggs bostäder med tillhörande förgårdsmark. En tydlig utformning för vad som är privat mark och vad som är offentlig mark uppmuntrar de boende att ta sin utemiljö i besittning.

Programmet eftersträvar en relativt hög täthet i bebyggelsen.



Byggnader och skala
Flera befintliga byggnader, siktlinjer och rumsligheter bevaras för att berätta om Visby stads utveckling från slutet av 1800-talet samt för att stärka områdets identitet.

Bebyggelsestrukturen delas in i kvarter med storlekar liknande kvarteret runt Foles mekaniska verkstad. Områdets karaktär inspireras av befintlig bevarad bebyggelse, med till exempel sadeltak och synliga gavlar, samtidigt som nya byggnader, gaturum och gårdar ges ett uttryck som speglar vår tid.

Grönskan är ett viktigt verktyg som rumsindelare för att skapa småskalighet, särskilt i de befintliga gaturummen.

Läka staden

Att utgå ifrån att skapa en attraktiv stad för fotgängare bedöms i sammanhanget vara den viktigaste parametern för att uppnå den läkning av staden som den fördjupade översiktsplanen för Visby avser. Av den anledningen är det betydelsefullt att det finns rejält med utrymme för gående på offentlig plats, både för att förflytta sig och för att kunna vistas och mötas. Miljöerna behöver utformas omsorgsfullt och variationsrikt.

En grund i gångnätet är det funktionella nätet- som ska vara gent, säkert, tryggt och trivsamt att röra sig i. Som komplement till det funktionella nätet bör det finnas attraktiva gångstråk och miljöer såsom till exempel promenadstråk och motionsslingor.

För att kunna läka staden och bygga en stad med ökad närhet så behöver även cykeln ges goda förutsättningar som transportmedel, så att den kan konkurrera med bilen om de kortare resorna.

Befintligt gatunät kompletteras därför med fler tvärkopplingar i både nord-sydlig och öst-västlig riktning. Gatunätet ges en stadsmässig karaktär som läker stadsväven och skapar en attraktiv miljö för fotgängare och cyklister.



Livsrumsmodellens gaturum benämns frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum. De ger en förståelse för gaturummets funktion. Detta går att läsa mer om i Trafikverkets handbok ”Trafik för en attraktiv stad” (TRAST).

Gator

Sammanfattning av principer för gatuutformning:

- Finmaskigt gatunät.
- Tydlig gatuhierarki.
- Gatans utformning överensstämmer med gatans funktion och den hastighetsnivå som man vill ha på gatan. Gatornas breddmått har relation till byggnadernas höjd och grönskans utformning så att upplevelsen blir småskalig och mänsklig. Gatornas indelning i zoner för olika funktioner stärks av materialval, plantering och möblering.
- Huvudgator gestaltas för att ge högre prioritet åt gående och cyklister, och formas utifrån principerna ”mjuktrafikrum” enligt Livsrumsmodellen (se illustration nere till vänster på denna sida).
- Lokalgatorna föreslås bli ”Integrerade frirum” eller ”Frirum” enligt Livsrumsmodellen.
- Byggnader, plank och staket placeras i gatuliv/gräns mot gata. Inslag av förgårdsmark och släpp mellan byggnader finns.

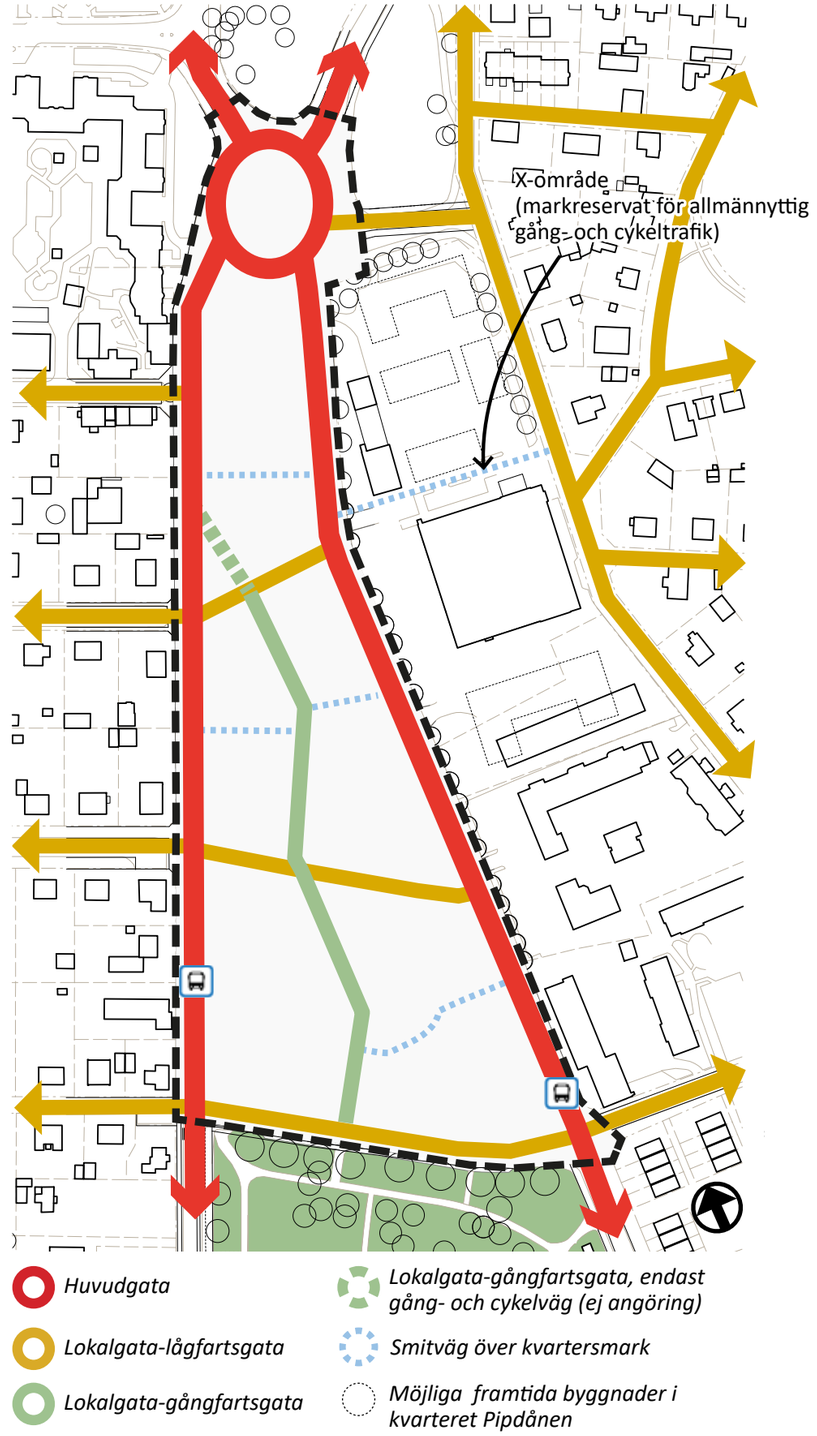
Huvudgator

Från trafikleder till stadsgator

Här är vi i befintliga gaturum där utformningen till stor del styrs av befintlig bebyggelse, ledningar i mark et cetera. Viss förändring bedöms kunna ske genom att komplettera med ny bebyggelse längs gatorna, men den största förändringen görs genom en förändring av markens utformning. Gaturummens karaktär förändras med hjälp av vegetation, val av markmaterial, val av proportionering mellan de olika trafikanternas ytor samt gatumöblernas form och färg.

I programförslaget har huvudgatorna Söderväg och Stenkumlaväg omformats till så kallade ”mjuktrafikrum” enligt Livsrumsmodellen. Det innebär att fotgängares och cyklisters anspråk på att lätt kunna röra sig i rummets längs- och tvärriktning ökar samt att bilister och oskyddade trafikanter i större grad samspelar. Gatorna byggs om för att på ett mer effektivt sätt utnyttja befintlig vägyta och bli mer attraktivt för fotgängare och cyklister. Karaktären på dessa gator förändras från trafikleder till stadsgator.

Längs huvudgatorna ges cyklister och gående företräde genom upphöjda övergångsställen i korsningspunkter. Ytor med grönska tillkommer mellan de mjuka och hårda trafikanterna som en skyddande zon för att ytterligare stärka upplevelsen av trygghet för de mjuka trafikanterna. Sittplatser tillkommer längs gatorna. En ökning av tvärgående övergångsställen stärker rörelsefriheten för fotgängare och cyklister.



Biltrafikens ytor är idag överdimensionerade, varför det finns möjlighet att minska dessa ytor och samtidigt behålla en fortsatt god kapacitet. Den nyligen genomförda hastighetssänkningen från 50km/h till 40 km/h ger ytterligare skäl till smalare körzoner för bil.

Längs Söderväg föreslås ett pendlingscykelstråk som ansluter till cykelstråket längs Toftavägen och Visborgsområdet (Banvallsstråket).

Ett exempel på en möjlig utformning av huvudgatorna visas på sida 41 och sida 42.

Söderrondellen
Söderrondellen utgör idag en stor öppen cirkulationsplats med fem anslutande vägar. Programförslaget redovisar en stadsmässig strävan där trafikrummet minskas till förmån för ökad kvartersyta i Kilen. Ett smalt kvarter tillskapas därmed norr om elektricitetsverksbyggnaden och ger Kilen en ny kvartersfront mot Söderrondellen. Denna front linjerar med de planerade nya byggnaderna i Pipdånen.

Söderrondellen bör studeras vidare i en trafikutredning i detaljplaneskedet för att se om den går att utforma för att klara framtida trafikflöden samtidigt som en läkning av platsen uppnås i större utsträckning. Detta innebär att ytor för motorfordon omvandlas till ytor för gående och cyklister, mer tillgängliga grönytor eller mer byggbar mark.

Lokalgator
Lågfartsgator
För lokalgatorna, som främst är bostadsgator, föreslås en något större förändring. De två befintliga lokalgatorna i öst-västlig riktning kompletteras med en tredje lokalgata för att öka korsningstätheten i området. Lotharsgatan som idag går igenom villabebyggelsen i Hällarna förlängs för att skapa en ny koppling igenom Kilen i öst-västlig riktning. Lokalgatorna föreslås bli ”Integrerade frirum” enligt Livsrumsmodellen. Detta innebär att gående och cyklister är prioriterade. Bilar har möjlighet till genomfart men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg hastighet är en förutsättning när prioritet för gående/cyklister gäller.

Sektionens smala mått tillsammans med utformningen av gaturummet visar tydligt att bilars framkomlighet är nedprioriterad. Samtidigt ger de intima gaturummen ökad visuell och social kontakt mellan människor.



Vy från korsningen Söderväg/Byrumsgatan mot planområdet. Illustrationen visar en vision för framtida utveckling av Söderrondellen.

Exempel på hastighetsdämpande åtgärder som kan användas i dessa gaturum är bland annat detaljrika fasader, träd och planteringar, angöringsytor, smala körfält för motortrafik, upphöjda övergångsställen, ojämn markbeläggning och snäva hörnradier.
Ett exempel på en möjlig utformning av lågfartsgatorna visas på sida 44 och sida 45.

Gångfartsgata
I den centrala den av Kilen i nord-sydlig riktning tillskapas en ny lokalgata som fungerar som en gångfartsgata. Denna gata, som kan ses som en grönskande förlängning av Tallunden, är för cyklister, gående och lekande barn. Här ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik som i princip inte ska förekomma, förutom som angöring till de närmast intilliggande bostäderna. Gångfartsgatan blir ett ”Frirum” enligt Livsrumsmodellen. Detta innebär detaljrikedom

och småskalighet i utformningen. Ett exempel på en möjlig utformning av gångfartsgatan visas på sida 43.

Smitvägar
Smitvägar får gärna placeras för gående på lämpliga ställen inom kvarteren. Här kan man som förbipasserande få intressanta inblickar till bostadsgårdarna samtidigt som smitvägarna bidrar till ett gent gatunät. Det är dock av vikt att dessa smitvägar inte går igenom bostadsgårdar, utan att det finns ett tydligt gränssnitt för vilka ytor som är privata och vilka som är publika.

Grönstruktur

Gröna stråk
Grönplanens ”Visborgsstråk” utvecklas längs två sträckor inom programområdet för att skapa en sammanhängande grön koppling förbi Kilen. Dels genom den grönskande nya gångfartsgatan som tillskapas i nord-sydlig riktning, dels genom utveckling av Stenkumlaväg. Stenkumlaväg föreslås utvecklas med ett förbättrat gång- och cykelstråk samt plantering längs vägen.

Ekosystemtjänster
Inom programområdet är det viktigt att säkerställa en tillräcklig mängd grönska av god kvalitet på såväl kvartersmark som allmän platsmark. Grönstrukturen ska leverera flera ekosystemtjänster och bidra till biologisk mångfald.

För planteringar på gator, såsom träd och buskar, bör arter väljas som stödjer ekosystemtjänster och som renar luft. Exempelvis kan växter med bär och frukt gynna fågellivet och blommor bidrar till pollinering och nektar för insekter. I Stenkumlaväg föreslås, i enlighet med trädvårdsplanen, utrymme för plantering av större träd. För att vårda det ekologiska spridningssambandet som finns för arter knutna till ädellövträd hanteras detta på allmän plats i Stenkumlaväg. I Söderväg föreslås plantering av barrväxter med mera. Även i lokalgatorna ska grönska tillföras.

Förgårdsmark och gårdsplanering ska utföras så att ekosystemtjänster gynnas. Förgårdsmarken bör utformas för dagvattenhantering. Befintliga träd på kvartersmark bör om möjligt bevaras.

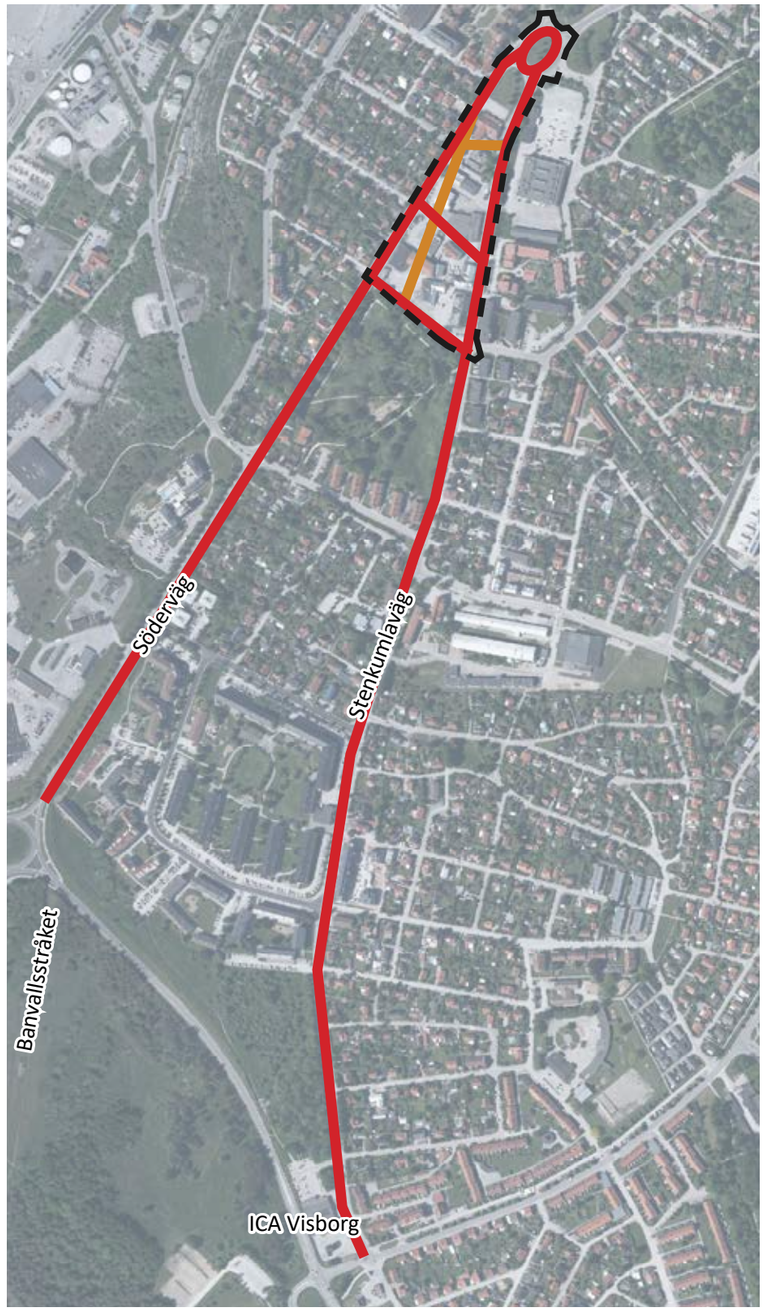
Programmet bedöms därmed följa intentionerna i Grönplan för Gotland och bidra till Visborgsstråkets utveckling.

Funktionsblandning och social blandning

Inom programområdet eftersträvas en funktionsblandning och ett blandat bostadsutbud.

En funktionsblandning innebär att bostäder, arbetsplatser, samhällsservice och handel ska samsas inom programområdet, gärna inom samma kvarter. Blandstadsfunktioner ger en levande stad både dag och kväll. Det skapar även närhet mellan olika funktioner, vilket underlättar ett hållbart resande. Centrumverksamheter förläggs främst längs huvudgatorna.

Ett blandat bostadsutbud, gärna inom samma kvarter, möjliggör en ökad trygghet, tolerans och tillit i samhället. Ett blandat bostadsutbud innebär att blandade boendestorlekar och boendeformer tillförs. Människor med olika socioekonomiska förutsättningar kan mötas i sin vardag. Om möjligt kan den mark som Region Gotland äger lämpligen komplettera området med till exempel hyresrätter eller bostäder med särskild service. Ett blandat bostadsutbud ökar även möjligheten för att man kan bo kvar i området när livet och boendebehovet förändras.



Vägsträckor som byggs om eller tillskapas i samband med projektet.

Ombyggnad av gata *Nybyggnad av gata*

Levande område

Grönska

I programområdets närområde är befolkningstätheten låg och det finns ett begränsat underlag för service. Därför blir det extra viktigt att skapa attraktiva platser som gör att människor vill vistas där. En attraktiv miljö kan göra att det är värt att ta en omväg eller att vistas på en plats utan att ha ett specifikt ärende att uträtta. Här kan grönskan spela en stor roll för att befolka platsen och skapa ett levande område. Grönskan skapar även ett levande område genom att visa årstidernas växlingar.

Gemensamma grönskande ytor

Gemensamma grönytor har en viktig funktion i staden som sociala platser. En viktig gemensam grönskande yta för de boende i programområdet kommer att vara Tallunden, som ligger precis intill programområdet och blir områdets bostadsnära park. Den nya gångfartsgatan igenom Kilen blir ett tryggt och grönt stråk för de boende att röra sig på för att ta sig till Tallunden. När gångfartsgatan byggs bör ett anslutande stråk i Tallunden anläggas.

Den nya gångfartsgatan igenom Kilen har även goda förutsättningar för att innehålla grönskande gemensamma ytor. Exempel på kvaliteter som bör eftersträvas för dessa platser är goda solförhållanden, skydd mot dåligt väder, buller och avgaser, möjlighet att prata/höras, utblickar, siktlinjer och andra sinnesupplevelser. Företrädesvis skapas mötesplatser där flera olika aktiviteter kan pågå sida vid sida, med eller utan interaktion.

I lokalgator och huvudgator anläggs ytor för grönska, vistelse och möten.

I kommande planarbete bör en platsanalys ligga till grund för gestaltningen av grönytor och mötesplatser. Analysen bör fokusera på de kvaliteter som stödjer de funktioner man vill ska finnas i respektive del i de offentliga rummen.

Grönskande förgårdsmark

Längs den inre gångfartsgatan och mot Tallundsgatan ska förgårdsmark finnas. Övriga lokalgator kan även gestaltas med inslag av mindre förgårdsmark. Ytan bör ha inslag av grönska. Inspiration kan hämtas från Visby innerstad, där det är vanligt med små planteringar framför entréfasaden.

Grönskande bostadsgårdar

Bostadsgårdar bör planeras så att de kan fungera väl för alla husets boende. Med det menas till exempel att skapa trygga platser för lek eller vila. För att möjliggöra detta så tillåts inte motortrafik på de bostadsgårdar där angöring går att lösa längs gatorna eller i underjordiskt garage. All parkering sker i det underjordiska garaget. Om ett underjordiskt garage kan placeras på ett klokt sätt finns det goda förutsättningar för grönskande innergårdar med större träd. Mark som används för underjordiskt garage förses med ett planterbart bjälklag och upphöjda växtbäddar.

Grönska kan användas som ett verktyg för att skydda mot blåst, sol och regn och därmed göra det attraktivare att använda gården. Grönska kan även användas som ett verktyg för att skapa mötesplatser och dela in gården i mindre rumsligheter där olika aktiviteter kan pågå sida vid sida.

Bevarad grönska

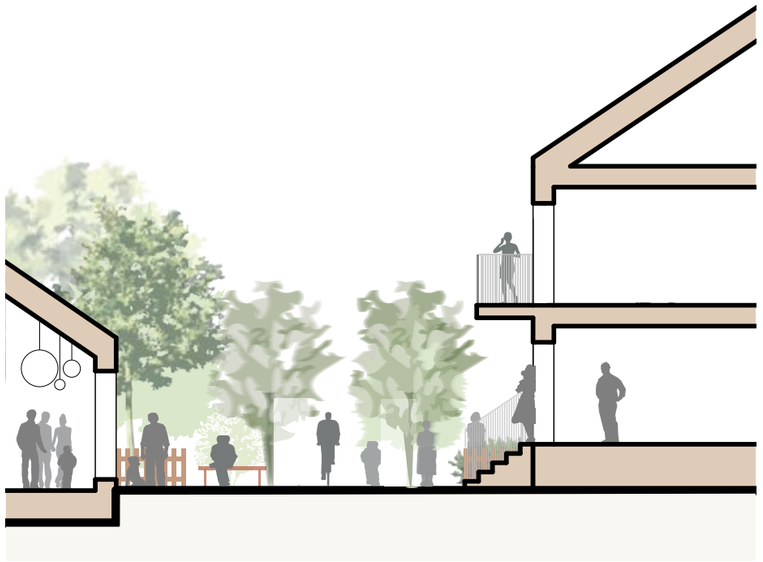
Utgångspunkten i programmet har varit att bevara värdefull grönska i möjligaste mån. Förslaget har därför utformats för att kunna bevara flera av de befintliga träden.

Exploateringsgrad

Programmet strävar efter en hög exploateringsgrad då området ligger centralt i Visby. För att ta hänsyn till platsens förutsättningar och samtidigt skapa förutsättningar för en bra boendekvalitet görs detta genom att bygga lågt och tätt.

En relativt hög kvartersexploateringsgrad bedöms kunna skapas förutsatt att parkering går att lösa i underjordiska garage.

Gaturummen ges smala mått och byggnader placeras i en kvartersstruktur. Därigenom skapas stadsmässiga, intima gaturum samtidigt som kvartersytan ökar för att nå en hög exploateringsgrad.



Den nya gångfartsgatan igenom Kilen blir ett tryggt och grönt stråk att röra sig på för att ta sig till Tallunden.



Befintliga träd som bevaras

Levande bottenvåningar med aktiva kantzoner

För att skapa ett levande område så måste olika verktyg användas för att befolka rummet. Ett av dem är ett omsorgsfullt utformande av de bottenvåningar som ligger längs gatorna samt den kantzon som finns där bottenvåningen möter gatan. Dessa ytor bör utformas med hög detaljrikedom och variation så att det upplevs attraktivt och stimulerande att röra sig längs med gatorna för gående och cyklister.

Bottenvåningens innehåll bestäms utifrån dess läge i gatunätet och vilken potential det finns för olika slags rörelse och vistelse där. Gränssnittet mellan det privata och det offentliga utformas därefter.

Huvudgator
Huvudgatorna (Stenkumlaväg och Söderväg) är centrala gatustråk med relativt stora flöden. Här ska finnas både bostäder och centrumverksamheter (handel, utbildning, offentlig service, kontor, verksamheter, turism) i intilliggande bottenvåningar. När olika verksamheter blandas med bostäder så möjliggörs en bottenvåning som lever under dygnets alla timmar.

I kommande detaljplanering regleras hur stor andel av botten-våningarna som ska vara lokaler. Längs Stenkumlaväg finns potential för verksamheter längs merparten av sträckan. Stödjande funktioner till verksamheterna såsom angöring samt korttidsparkering för bilar och cyklar anläggs i gatan där möjligt. Längs Söderväg föreslås att verksamheter placeras i hörnlägen, med angöring och korttidsparkering på intilliggande lokalgata alternativt i underjordiskt garage.

Huvudentréer till både bostäder och verksamheter ska nås från gatan. Avståndet mellan entréer längs huvudgatorna bör vara maximalt 15 meter för att skapa variation, aktivitet och trygghet. Lokaler har transparenta fönster mot gatan som ger spännande inblickar och inbjuder till interaktion för gående, samtidigt som det möjliggör en informell övervakning (ögon på gatan). Minst 40% av lokalers fasad bör vara uppglasad.

Gränsen mellan privat och offentligt går i fasadliv. Uteserveringar och andra liknande funktioner som kan ge liv till gatan tillåts plats i kantzonen, förutsatt att det finns tillräcklig gång- och cykelyta för att passera på ett bekvämt sätt.



Illustration av korsningen Stenkumlaväg och Gothenhofsgatan.

Lokalgator
Lokalgatorna är lugnare gator med låga flöden av människor. Då de inte kan befolkas av en stor mängd människor i rörelse så görs dessa gator lämpligen istället till bostadsgator, där de boende ges möjlighet att vistas i kantzonen. Byggnader placeras upp till 3 meter från gatuliv. Där bebyggelsen dras in från gatuliv ges det plats för en privat förträdgård. Förträdgårdarna utformas tydligt avgränsade mot gata med häck, plank eller staket, för att uppmuntra att de boende tar platsen i besittning.

Längs lokalgatorna får balkonger gärna förekomma, men de får inte kraga ut över allmän plats. Balkonger och burspråk får endast tillkomma från och med våning 2.
Bostadsentréer mot gatorna finns minst var 20e meter och bidrar till ett levande gaturum.

Längs lokalgator kan inslag av kontor eller komplementfunktioner som cykelrum, tvättstugor och gemensamhetslokaler förekomma.

Byggnader och skala

Denna strategi beskriver vilken bebyggelse som föreslås bevaras samt hur en struktur och karaktär som utgår ifrån platsen skapas när området utvecklas.

Platsens karaktär

Förebilder
I den sydöstra delen av Kilen finns idag byggnaderna som tidigare var Foles mekaniska verkstad. Det är en relativt intakt grupp av byggnader som i kulturmiljöutredningen pekas ut som särskilt värdefulla. Karaktären i denna byggnadsgrupp ligger till grund för fortsatt utveckling av området.

Sammanfattning av befintlig karaktär som ligger till grund för fortsatt utveckling av området:

- Tillsammans bildar byggnaderna en karaktärsfull ”gyttrighet” med intima gårdsrum.
- Blandad bebyggelsehöjd i upp till 3 våningar
- Sadeltak med varierande vinklar och synliga gavlar
- Rektangulära byggnadskroppar med olika längd, tjocklek och riktning.
- Byggnader som utgör egna individer.
- Kulörer i en palett av ljusa färger, från vitt till pastell.
- Materialval med naturlig struktur såsom tegel, trä och puts.
- Hantverksmässighet i detaljutformning av bland annat takfot, entré och fönsteromfattningar.

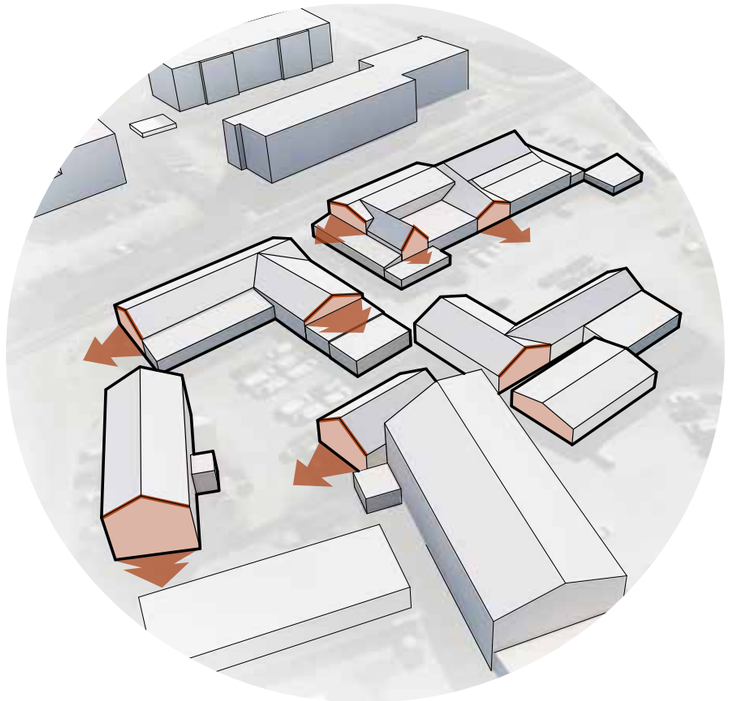


Illustration: Oregelbunden placering av byggnader och varierande riktning av gavlar i f.d. Fole mekaniska verksamhetsområde.

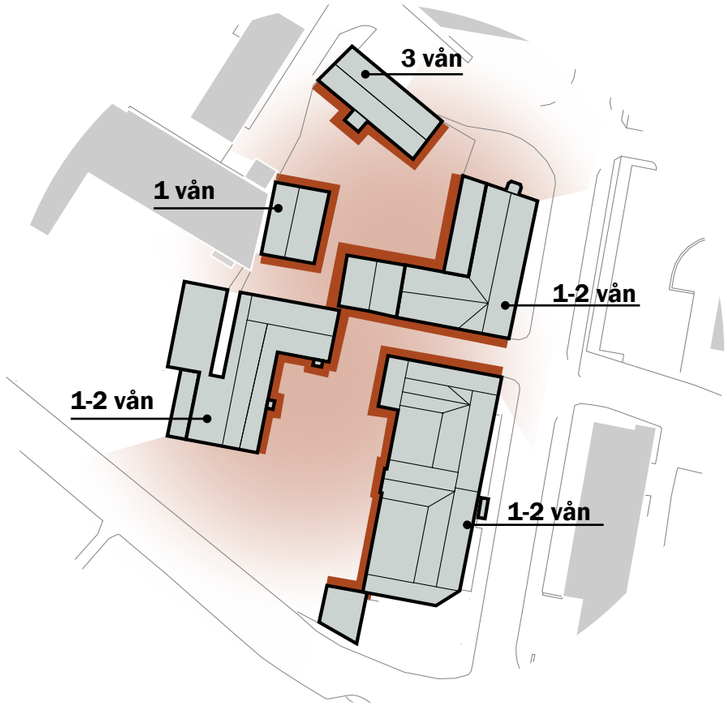


Illustration: Skala på befintlig bebyggelse med angivet våningsantal. Brokiga gårdsrum skapas genom oregelbundet placerade och vinklade byggnader.

Karaktär på nya byggnader, gator och gårdar
Nya byggnader, gaturum och gårdar ska ges ett uttryck som speglar vår tid samtidigt som de har gemensamma drag med den ursprungliga miljön. Byggnadernas inbördes placering och de gårdsrum som uppstår mellan byggnaderna bildar tillsammans en helhetsmiljö och atmosfär som är unik och typisk för Kilen och genomsyrar hela det nya Kilen.
En ny sammanhållen stadsdel med stark egen identitet formas med följande sex utgångspunkter:

1. Stadsmässiga och tydliga gaturum
Kvarteren sluts med byggnader, murar/staket och klippta häckar längs alla sidor. Byggnader längs huvudgator placeras huvudsakligen i kvartersgräns. Entréer kan vara något indragna om det underlättar höjdsättning och tillgänglighet i byggnaden. För att få ett en variation längs huvudgatorna förekommer både små släpp mellan byggnader och inslag av förgårdsmark.

2. Låg och varierad höjd
Den dominerande våningshöjden i området ska vara 1-3 våningar till takfot. På ett fåtal platser inom programområdet kan det vara lämpligt med 5 våningar under rätt förutsättningar. Inom respektive kvarter ska byggnader variera i angivet våningsantal.

3. Varierad placering och klassiska volymer
Byggnaderna har en klassisk form, det vill säga huvudsakligen rektangulära byggnader med sadeltak. De har olika bredd och längd och placeras i olika riktningar. Långsidor och gavlar kombineras till en sammanhållen miljö med variation. Inslag av släpp mellan byggnader bidrar till att släppa in ljus och synliggör till exempel gavlarna i gatubilden. Olika höjd på byggnader, länkbyggnader och gårdsbyggnader bidrar till den varierade kompositionen. Taken är huvudsakligen av sadeltakstyp och takvinklarna har stor variation. Inslag av pulpettak och flackare gröna tak förekommer. Områdets historia med en organisk tillväxt och ombyggnad kan läsas i strukturen. Kompositionen av byggnader skapar tillsammans en helhet med stor inbördes variation.

4. Intima gårdsrum
Gårdsrummen får oregelbundna former genom husens placering och gators riktningar med olika vinklar. Gårdarnas storlek kan variera men har ofta en intim skala. Gårdsbyggnader, plank och staket bidrar till gårdarnas form och upplevelse.

5. Detaljrikedom och hantverksmässighet
Nya byggnader innehåller en hantverksmässig detaljrikedom i en nutida tappning. Ingen upprepning av husutformning förekommer utan varje

hus utgör en egen individ där en variation skapas inom ramen för tydliga gemensamma teman. Detaljer ges en medveten och attraktiv utformning som åldras vackert. Detaljer som särskilt studeras och bör redovisas vid bygglov är entréer, takfot, fönster- och portomfattningar, grindar, skärmtak och balkonger.

6. Material och färg
Tillsammans bildar material och kulör en ljus och brokig helhet med detaljrikedom. Om möjligt får gärna rivna byggnadsdelar återbrukas. En palett som kopplar till befintliga material och kulörer bör utvecklas mer utförligt i fortsatt planarbete.

- Fasader: Material och kulör inkluderar de befintliga materialen spritputs, slätputs, tegel samt målad träpanel i vitt och ljusa pastellfärger. Den befintliga paletten kompletteras exempelvis med återbrukat tegel, naturligt trä utan målad yta i form av panel och shingel, fasadgrönska.
- Tak: Lertegel, sedum, trä. Bandtäckning av plåt.

Struktur och skala

Bebyggelse skapar tillsammans med plantering, murar/staket, markbeläggning och möblering goda proportioner i relation till gators bredd och indelning. Bebyggelsestrukturen delas in i kvarter med storlekar liknande kvarteret runt Foles mekaniska verkstad. Höjd och placering av tillkommande bebyggelse balanseras mellan hur man kan bevara och lyfta fram befintliga värden samtidigt som platsen utvecklas i linje med den pågående utveckling mot småstadskaraktär som sker i närområdet.

Ny bebyggelse längs Stenkumlaväg och Söderväg
Längs huvudgatorna Stenkumlaväg och Söderväg är ny bebyggelse huvudsakligen i 3+1 våningar. På ett fåtal platser kan det vara lämpligt med 5 våningar. Inslag av 1 och 2 våningar förekommer för att ge variation samt ge ljus till gatan och smala kvarter.

Ny bebyggelse längs lågfartsgatorna (Tallundsgatan, Gotenhofsgatan, Lothargatan)
Bebyggelsen ges en något lägre höjd än bebyggelsen längs huvudgatorna, med en variation i höjd upp till 3 våningar. Bebyggelsen kan vara indragen från gatuliv till förmån för en kantzon med förgårdsmark.

Ny bebyggelse längs den inre gångfartsgatan
Den nya nord-sydliga gångfartsgatan görs smal för att upplevas intim och karaktärsfull, och bebyggelse i 1-2 våningar är dominerande. Eftersom att kvarteren är smala så kan byggnader inte kanta kvarteren i alla lägen. I dessa lägen formar istället plank och staket med olika höjd och form gaturummet. Förebilder för lösningar kan hämtas från Visbys innerstad.

Grönska som rumsindelare
För att skapa en intim, mänsklig skala så bryts samtliga gaturum ner i flera mindre rumsligheter genom att använda grönska som rumsindelare. En medveten uppbyggnad och kombination görs av grönskans basplan, vertikalplan och ovanplan. Basplanet är låg marktäckande grönska, en buske kan fungera som vertikalplan och en trädkrona bildar ovanplanet. Av de tre olika planen är det vertikalplanet som är det viktigaste för den rumsliga kompositionen. Möjlig grönska får anpassas efter platsens förutsättningar, såsom läget på befintliga ledningar med mera.

Bevarad bebyggelse, gårdsmiljöer, grönska och siktlinjer

I den södra delen av området bevaras Visby valskvarn, Foles mekaniska verkstad och intilliggande gårdsmiljöer. Sanering görs med stor omsorg så att kulturhistoriska och arkitektoniska värden bevaras. Med hänvisning till varsamhetskrav och förvanskningsförbud i plan- och bygglagen bör tillbyggnader vid ombyggnad och renovering formas för att ansluta till den ursprungliga byggnadens värdeskapande karaktärsdrag. Här bevaras även det visuella sambandet mellan Gotenhofsgatan mot Söderväg och gamla kvarnläget samt det visuella sambandet mellan kvarteret Blåklinten och Pipdånen.

Berättelsen om stadens betydande infrastruktursatsningar kvarstår genom bevarandet av elektricitetsverket i Kilens norra del.

Tre av de fyra träden som lyfts fram i kulturmiljöutredningen bör kunna bevaras i den nya strukturen. Utöver dessa träd föreslås en grupp av befintliga träd längs Stenkumlaväg bevaras (där fördelningsstationen står idag), vilket ger ett grönt släpp i byggnadsraden längs Stenkumlaväg. Även träden som finns i Söderrondellen bör kunna bevaras.



Illustrationen visar bebyggelse, gårdsmiljöer, grönska och siktlinjer som förelås bevaras.

Förutsättningar och konsekvenser

Kulturmiljö ..... sid 25

Stads- och landskapsbild ..... sid 25

Riksintressen .....sid 26

Grönstruktur och grönska .....sid 27

Teknisk försörjning .....sid 28

Geotekniska förhållanden .....sid 28

Miljökvalitetsnormer(MKN) .....sid 28

Hälsa och säkerhet .....sid 28

Buller ..... sid 30

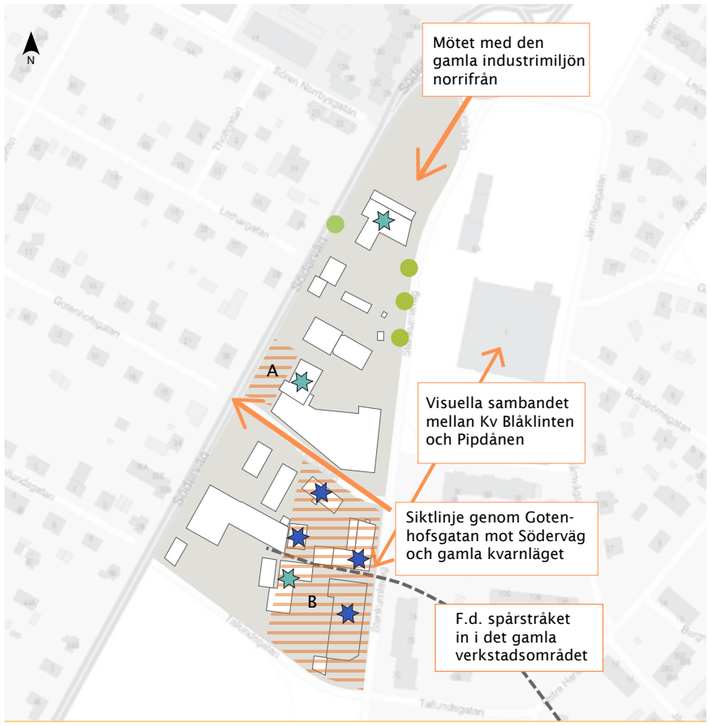
Trafik och mobilitet .....sid 30

Beaktande av de nationella miljömålen ...sid 31

Kulturmiljö

Staden utanför murarna var ända in mot senare delen av 1800-talet i det närmaste oexploaterad. Det är i anslutning till de ålderdomliga infartsvägarna till ringmurens portar, däribland Söderväg och Stenkumlaväg, och i anslutning till järnvägen, som ytterstaden började växa fram under senare delen av 1800-talet.

Kilen berättar om Visbys utveckling från slutet av 1800-talet och fram till idag. Området har ett samhällshistoriskt värde som är av betydelse för förståelsen av Visby ytterstads utveckling med tidig industri och verkstäder samt infrastruktur som



Utdrag ur kulturmiljöutredningen. Illustrationen visar de kulturmiljökvaliteter som finns inom programområdet.

elektricitet, gas och senare drivmedel (bensin). På platsen finns ett antal kulturhistoriskt intressanta byggnader, bland annat Fole mekaniska verkstads byggnader, delar av gasverksbyggnaden samt elektricitetsverksbyggnaden. Betydelsefulla platser och siktlinjer finns kvar som gör att viktiga delar av den industriella utvecklingen i området fortfarande kan avläsas i bebyggelsestrukturen. Det finns även ett antal träd bevarade från den gamla trädallén.

En kulturmiljöutredning har tagits fram under programarbetet (bilaga 2. Tyréns 2021). Programområdet har utökats till att inkludera omgivande gator sedan utredningen togs fram.

Stads- och landskapsbild

Stadsbilden i närområdet präglas av en gles och relativt funktionsuppdelad bebyggelse. Höjdmässigt avviker flerbostadshuset som ligger direkt väster om Söderrondellen med sina sex våningar i en annars låg bebyggelse. Bebyggelsen består av äldre villaområden, flerbostadshus, rester från äldre industribebyggelse och järnvägen samt trafikerade gator.

Landskapet i närområdet präglas av sluttningen mot havet i väster och horisonten där solen går ner.

Kilen och dess närområde är idag en plats som uppmuntrar till biltrafik genom sina verksamheter och struktur.

Den kommande utvecklingens påverkan på stads- och landskapsbild samt kulturvärden har legat till grund för framtagandet av programmets stadsbyggnadsstrategier. Den framtida bebyggelsens skala har anpassats till omgivningen, de pågående plan- och byggprojekten längs huvudgatorna samt kulturvärden som finns på platsen. Programmet har utgått ifrån platsens industrihistoriska identitet med målet att skapa en integrerad stadsdel med bostäder och centrumverksamhet, där de kulturhistoriska värdena på platsen fortsatt är läsbara och en del av helhetsmiljön i Kilen. Brokigheten och den arkitektoniska karaktären vid Fole mekaniska verkstad föreslås bevaras och ska även inspirera till karaktären i det framtida området. Programmet avviker delvis från kulturmiljöutredningens rekommendationer, exempelvis angående bebyggelse närmast rondellen, men bedöms i sin helhet bidra till att utveckla den kulturhistoriskt värdefulla miljön och ta hänsyn till stads- och landskapsbilden samt kulturmiljövärdena på platsen. En utveckling av området innebär dock att ett antal av de befintliga byggnaderna rivs, att ett av träden som är en rest av den äldre allén tas ner samt att siktlinjen norrifrån förändras.

Att bevara bebyggelse möjliggör för variation i hyresnivåer för lokaler inom området och att vissa av de befintliga verksamheterna kan finnas kvar på platsen. Förslaget bidrar även till att läka samman grönstrukturen samt ett betydande tillskott av bostäder i ett attraktivt läge.

I programmet har den framtida stadsutvecklingen mellan Kilen och centrala Visby särskilt beaktas. Förslaget bedöms medföra bättre trafiklösningar. Söderrondellen som idag utgör en stor öppen cirkulationsplats kan i framtiden byggas om och frigöra mark för ny bebyggelse. Det möjliggör för att aktuellt programområde bättre integreras mot centrala Visby. I programförslaget har ett scenario för framtida bebyggelseutveckling tagits fram som finns på sida 36.

Markföroreningar och byggnaders tekniska skick kan komma att påverka möjligheten att bevara kulturhistoriskt intressanta byggnadsverk. Vilka byggnader som kan bevaras kommer att avgöras först i kommande detaljplanearbete, där dessa förutsättningar utreds.



Illustrationen visar den siktlinje som finns från Visy innerstad mot programområdet.

Riksintressen

Följande riksintressen bedöms beröra programområdet:
- Närhet till Visby innerstad, riksintresse för kulturmiljövård
- Rörligt friluftsliv
- Influensområde för flyghinder, Visby flygplats
- Påverkansområde för buller, Visby hamn
- Riksintresse försvarsmakten och influensområden:
  1) Påverkansområde luftrum, 2) Påverkansområde väderradar,
  3) Påverkansområde övrigt, 4) Stoppområde för höga objekt.
- Vattenförsörjning, enligt 3 kap. 8 § MB

Riksintresse kulturmiljövård
400 meter norr om Kilen ligger Visby innerstad som tillsammans med området närmast utanför ringmuren ingår i riksintresset för kulturmiljövård (3 kap. miljöbalken). Motivering till riksintresse för kulturmiljövården lyder: 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.)

Världsarvet
Visby innerstad – Hansestaden, är sedan 1995 upptagen på Unescos Världsarvslista. Unescos Världsarvskommittés motivering:
Visby är ett framstående exempel på en nordeuropeisk muromgärdad hansestad som på ett unikt sätt bevarat sin stadsbild och sin synnerligen värdefulla bebyggelse, som till sin form och funktion klart uttrycker denna betydande mänskliga bosättning.

I programmet föreslås bebyggelse uppföras i upp till 5 våningar, vilket bedöms kunna tillåtas utan risk för skada på riksintresset Visby innerstad. I kommande planarbete bör dock siktlinjer mot Visby innerstad studeras för att utreda planförslagets konsekvenser på riksintresset. En analys bör göras på vinterhalvåret när växtlighet inte skymmer sikten mellan området och Visby innerstad.

Riksintresse rörligt friluftsliv
Området är idag hårdgjort och ianspråktaget för verksamheter. Programförslaget bedöms därför inte ha någon negativ påverkan på riksintresset för det rörliga friluftslivet. Programmet stödjer en utbyggnad av cykelvägar och grönska i gaturummen vilket kan ge positiva konsekvenser för riksintresset.

Riksintresse Visby flygplats
Med influensområde för flyghinder menas det område, utanför flygplatsen, inom vilket höga anläggningar som vindkraftverk, master, torn och andra byggnader kan innebära fysiska hinder för luftfarten. Planerad bebyggelse föreslås uppföras i 1-5 våningar. Programförslaget bedöms därmed inte skapa några flyghinder som negativt kan påverka Visby flygplats. Programområdet ligger utanför influensområde för flygbuller.

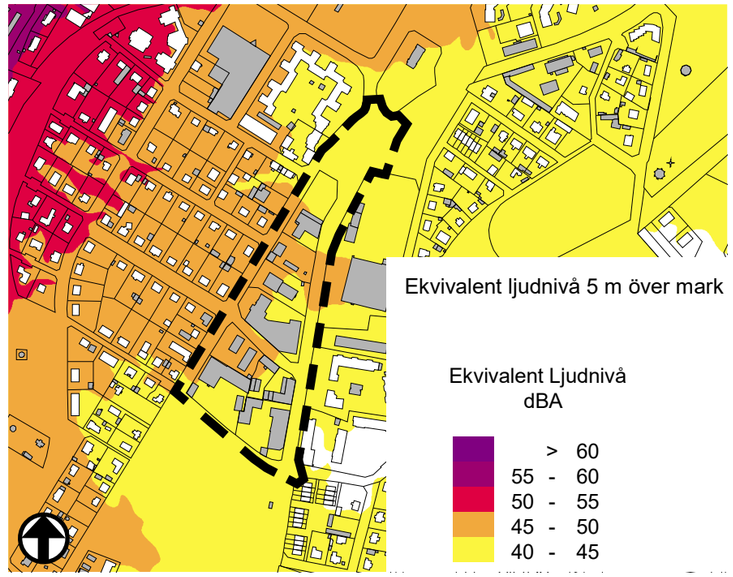
Riksintresse Visby hamn
Trafikverket har nyligen tagit fram en riksintresseprecisering för Visby hamn (Riksintresseprecisering för Visby Hamn, 2023-01-27). Visby hamn är ett riksintresse som ligger väster om programområdet.

Bullerberäkningar har genomförts av Trafikverket för att avgränsa riksintressets påverkansområde för industribuller från hamnen. Kartorna i bild till höger redovisar påverkansområdet. De bullerberäkningar som har utförts baseras på ett fullt utnyttjat hamnområde där samtliga kajplatser nyttjas samtidigt. De har alltså ingen koppling till gällande miljötillstånd.

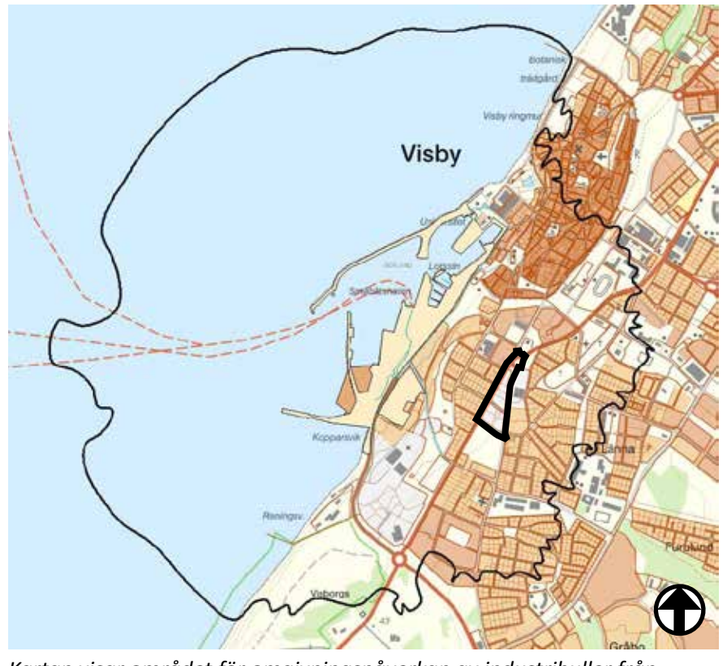
Det är högsta ekvivalenta ljudnivå nattetid som är dimensionerande för beräkningarna, vilket till exempel innebär att bostäder bör ha tillgång till en ljuddämpad sida och uteplats om lämpliga ljudnivåer överskrids på natten vid bostadsbyggnads fasad (läs mer i boverkets allmänna råd BFS 2020:2).

Avseende lågfrekvent buller finns ingen allmängiltig schablonmetod för beräkning av ljudnivåer inomhus i befintliga bostäder som kan jämföras med de nivåer i frekvensbanden 31,5-200 Hz som Folkhälsomyndigheten anger i sina riktvärden. Vid projektering av nya bostäder, undervisnings- och vårdlokaler bör denna frågeställning utredas i samband med fasaddimensioneringar.

Programmet föreslår en relativt sluten kvarterstruktur mot huvudgatorna för att skydda bostadsgårdarna mot både trafik- och industribuller. Detta skapar en fasad mot en bullerskyddad sida och möjliggör bostäder. Länsstyrelsen bedömer i sitt samrådsyttrande att det finns möjlighet att anpassa byggnaders placering och utformning med hänsyn till bullerexponering och vid behov förbättra ljudmiljön genom olika bullerdämpande åtgärder. Planförslaget får inte påtagligt försvåra nyttjandet av hamnen.



Kartan visar Visby hamns maxdrift på natten, både för dagsläget och framtiden med fullt utnyttjad hamnkapacitet. Programområdet har en bullernivå mellan 40-50 dBA.



Kartan visar området för omgivningspåverkan av industribuller från Visby hamn. Svart linje är gränsen för ekvivalent ljudnivå 40 dBA. Illustrationer: Riksintresseprecisering för Visby Hamn, 2023-01-27.

Grönstruktur och grönska

Kilen omgärdas av grönskande villaträdgårdar i väst, Järnvägsparken i norr och Tallunden i söder. Sammantaget kan Kilen idag uppfattas som en ”hårdgjord fläck” i en annars grön struktur. Grönskan som omgärdar programområdet ger karaktär, och Tallunden kan beskrivas som ett grönt hjärta som binder samman grönskan i trädgårdsstaden.

Tallunden kommer att fungera som programområdets bostadsnära park. Det är som längst cirka 400 meters gångavstånd till parken, och relativt plan gångväg. Parken nås utan att behöva korsa större barriärer.

Inom Kilen finns ett mindre antal träd och grönytor. Träd mot Stenkumlaväg vid fördelningsstationen har ingått i en allé.
Några av träden är parklindar som omfattas av biotopskydd. Vid elektricitetsverksbyggnaden mot Söderväg finns en stor friväxande björk och en tysklönn. Mot Söderrondellen finns en allé av lindar som kan komma att kräva biotopskyddsdispens, beroende på om de vid tidpunkten för avverkningen uppfyller de biotopskyddskriterier som finns gällande ålder och/eller stamdiameter. I Söderrondellen finns sju träd.

En bedömning har gjorts av Region Gotland av samtliga träd inom planområdet förutom de i Söderrondellen (Bedömning av träd inom kvarteret VISBY BLÅKLINTEN 4 och VISBY BLÅKLINTEN 7, Region Gotland, 2021-06-15). Flertalet av träden bedöms ha god vitalitet. Två parklindar bedöms omfattas av biotopskydd och ha ett högt kulturmiljövärde. En tysklönn bedöms ha ett högt bevarandevärde, i synnerhet estetiskt. Ett antal träd inom Kilen bedöms även ha ett högt bevarandevärde utifrån kulturmiljösynpunkt.

Programförslaget bedöms leda till att grönstrukturen och ekologiska spridningssamband förbättras i området. Förslaget har anpassats så att alla utom ett av träden längs Stenkumlaväg och Söderväg bör kunna bevaras (träd nummer 6 i bild till höger). Vid kommande planarbete är det viktigt att träden skyddas i detaljplan för att säkerställa att dessa finns kvar även efter att området är utbyggt.

I programmet föreslås att samtliga huvudgator och lokalgator förses med trädplantering och andra grönytor. Trädplantering längs Söderväg och Stenkumlaväg stärker det gröna sambandet med de träd som avses bevaras.

De framtida bostadsgårdarna och förgårdsmarken bidrar till att skapa en ny grönstruktur genom området och mot gaturummen.



Befintliga träd som bevaras

Markerar träd som tas ner

Träd som påverkas av markarbete

Utdrag ur bilaga ”Bedömning av träd inom kvarteret VISBY BLÅKLINTEN 4 och VISBY BLÅKLINTEN 7”:

1. **Tysklönn. Trädet bedöms ha ett högt ha ett högt bevarandevärde, speciellt kulturmiljövärde.**
2. *Tysklönn, hamlad ser ut att ha en god vitaltet.*
3. *Parklind, hamlad ser ut att ha en god vitalitet.*
4. *Parklind, hamlad ser ut att ha en god vitalitet.*
5. **Parklind, friväxande ser ut att ha en god vitalitet och utan skador, biotopskyddad enligt miljöbalken. Trädet bedöms ha ett mycket högt bevarandevärde, speciellt ett kulturmiljövärde.**
6. **Parklind, friväxande ser ut att ha en god vitalitet och utan skador. Biotopskyddad enligt miljöbalken. Trädet bedöms ha ett mycket högt bevarandevärde, speciellt ett kulturmiljövärde.**
7. **Tysklönn, friväxande. Trädet bedöms ha ett högt bevarandevärde i synnerhet ett estetiskt värde.**
8. *Björk, friväxande. God vitalitet och utan skador, murgröneklädd stam.*

2023-04-19 gjordes en inventering av lavfloran på träd nummer 6 (bilaga Inventering av parklind vid VISBY BLÅKLINTEN 7, Region Gotland, 2023-04-24). Under inventeringen hittades inga särskilda naturvårdsarter på trädet. Det fanns dock inte någon möjlighet till direkt åtkomst till stammen österut mot Stenkumlaväg, varför inventeringen inte är heltäckande runt stammen.

För att ta ner eller göra markarbeten nära biotopskyddade träd så krävs dispens enligt miljöbalken. Ansökan om dispens görs till Länsstyrelsen. Troligen är det lämpligt att göra detta i ett tidigt skede i detaljplaneprocessen.

Kompensationsåtgärder för de sex träd som föreslås tas ner sker genom plantering av ny allé längs Stenkumlaväg. Större träd läggs på biodepå.

Där bostadsgårdar är underbyggda med parkeringsgarage begränsas troligen plantering av stora träd. För att uppnå en grönskande stadsdel är det viktigt att delar av bostadsgårdarna inte underbyggs och att angöring placeras längs gator eller i underjordiska garage där det är möjligt. Även möjlighet till upphöjda planteringar för större träd bör undersökas.

Möjligheten till gröna kopplingar till angränsande bostadsområden påverkas delvis av bebyggelsestrukturens anpassning till omgivande trafik- och industribullernivåer.

Söder och nordöst om Kilen finns två hemområden för arter knutna till ädellövträd, se illustration nedan. För att vårda det ekologiska spridningssambandet föreslås nyplantering på allmän plats i Stenkumlaväg.



Ekologiska spridningssamband. Hemområden för arter knutna till ädellövträd.

Teknisk försörjning

Området ligger inom kommunalt verksamhetsområde för VA. Teknikförvaltningen ställer sig positiv till framtida anslutning till det kommunala VA-nätet, men behöver se över kapacitet i ledningar och i anslutningspunkter för att kunna beräkna områdets möjligheter att ansluta sig. Ledningarna i programområdet börjar också bli gamla, varför det är troligt att de kommer att behöva bytas i samband med exploateringen.

Gällande el finns en fördelningsstation 70/ 10kV som kommer att avvecklas om några år.

Det kommer att behövas utrymme för transformatorstationer för att försörja både den nya bebyggelsen och befintlig bebyggelse med el. De kommer innebära en mindre mängd strålning. Utifrån scenariots angivna BTA bedöms totalt två till tre transformatorstationer behövas, som är 10x10 m och som sprids ut över området. Det faktiska behovet får studeras vidare i kommande detaljplanarbete.

GEAB har en fibernod i befintlig byggnad vid korsningen Lothargatan/ Söderväg som behöver flyttas om/när denna del av planområdet bebyggs. Behovet är likt idag cirka 10m2 markutrymme. Utrymmet behöver inte vara fristående och avger inte strålning. GEAB ser positivt på ett merutnyttjande av befintlig fiber.

Det finns fjärrvärme i och omkring området. Nya fastigheter kan anslutas till fjärrvärmenätet.

Geotekniska förhållanden

Ett geotekniskt utlåtande har tagits fram för att bedöma om det är möjligt och/eller lämpligt med föreslagen bebyggelse inom programområdet. Speciell fokus har lagts vid möjligheten att bygga underjordiska garage (bilaga 8. Utlåtande i programhandlingsskede - geoteknik, Pentacon, 2023-05-10).

Föreslagen bebyggelse med underbyggda parkeringsgarage/ källare bedöms kunna genomföras inom området. Grundläggning av underjordiska garage och källare bedöms inte komma i konflikt med grundvattnet. Vatten från dränering av de underjordiska garagebyggnaderna kan behöva pumpas beroende på dagvattenledningarnas anslutningsnivåer i området.

Miljökvalitetsnormer(MKN)

Luft
MKN som gäller dygnsgränsvärden för PM10 riskerar att överskridas på Söderväg. Vägtrafiken har identifierats som den främsta källan till de höga halterna av skadliga partiklar. En luftutredning kommer därför troligen att krävas i kommande planarbete.

Det bedöms finnas möjlighet att klara MKN för luft. Dels genomförs åtgärder som är övergripande för hela Visby- ett åtgärdsprogram för PM10 i Visby har tagits fram och godkänts av Regionstyrelsen, som syftar till att sänka partikelhalterna. Dels kan åtgärder som föreslås i programmet bidra till en förbättring, exempelvis minskade tunga transporter och mer grönska. Bebyggelsens utformning och placering kan behöva anpassas för att få goda luftförhållanden.

Grundvatten
Planområdet ligger inom sekundärt skyddsområde för Visbys grundvattentäkter och inom grundvattenförekomsten Mellersta Gotland – Visby som omfattas av miljökvalitetsnormer. Miljökvalitetsnormen för områdets kvantitativa status har 2019 klassats som ”god”. Grundvattenområdets kemiska status var 2019 ”otillfredsställande”. Närmaste grundvattenuttag ligger 1,5 km uppströms. Grundvattenflödet är mot nordväst, mot havet. Det djupare liggande grundvattnet ligger på ungefär 16 meters djup. Ytvatten saknas i området och påverkan på kustvatten sker enbart indirekt via dagvatten samt spillvatten från anslutna fastigheter.

Innan området bebyggs med bostäder krävs en sanering av de föroreningar som finns efter miljöfarliga verksamheter. Efter åtgärden kommer risk för spridning av föroreningar till grundvattnet minska och därmed även risken för negativ påverkan på grundvattenförekomsten.

Det går inte att utesluta att en utveckling enligt programmet kan medföra betydande miljöpåverkan med hänseende på MKN-grundvatten. Under saneringsarbetet finns viss risk att föroreningar sprids till yt- och grundvatten. Grundläggning av underjordiska garage/ källare innebär pumpning samt bortledning av grundvatten och därmed risk för spridning av eventuella föroreningar i berg och grundvatten.

Påverkan på MKN för grundvatten och för recipienten ska redovisas i de utredningar som tas fram i kommande detaljplan/er.

Hälsa och säkerhet

Skyfallshantering och klimat
Området Kilen har låg lutning. Den högsta delen är mot Tallunden och har höjder kring +39 meter och den lägsta är mot Söderrondellen med höjder kring +37 meter.

Ingen översvämningsproblematik har identifierats inom programområdet. Då platsen idag är hårdgjord bedöms föreslagen ändrad markanvändning inte bidra till fler hårdgjorda ytor. Programförslaget bör därför inte leda till ökade översvämningsrisker vare sig inom eller utanför programområdet. Skyfallshantering och risker kopplat till översvämning studeras vidare i kommande planarbete. Skyfallshanteringen ska säkra att den nya bebyggelsen inte tar skada vid skyfall och att läget inte försämras för befintlig bebyggelse.

Förorenad mark
Tidigare och nuvarande verksamheter i området har över tid gett upphov till markföroreningar. Till programhandlingen finns 3 bilagor som beskriver detta närmare.

En huvudstudie på Gasverkstomten, Visby (fastigheterna Blåklinten 5 och 6) har gjorts på uppdrag av Region Gotland (bilaga 5. Kemakta Konsult AB, 2020-05). Denna har sedan kompletterats (bilaga 6. Kemakta Konsult AB, 2021-11). Det finns även äldre utredningar med provtagning och analys av jord, grundvatten, porluft och inomhusluft samt genomförande av en riskbedömning, åtgärdsutredning och framtagning av underlag för riskvärdering. Ytterligare undersökningar krävs för att kunna avgränsa förorening under byggnad på Blåklinten 5 samt för att undersöka om förorening har spridits till berg. Utöver det behövs ytterligare undersökningar längs gränserna av området för att kunna avgöra omfattning av saneringsåtgärd för att området ska bli lämpligt för bostäder. Gasframställningen har gett upphov till omfattande förorening i området som behöver åtgärdas.

För fastigheter Visby Blåklinten 4 och Visby Blåklinten 7 krävs ytterligare undersökning för att bedöma eventuellt behov av sanering.

Inom kvarteret Astern är marken sannolikt inte lika påverkad men det finns sanerings- och utredningsbehov även inom detta område. Inom kvarteret Astern har det historiskt funnits verksamheter som bidragit till markföroreningar; brädgård, garveri, gjuteri, mekanisk verkstad, drivmedelshantering, förbränningsanläggning etc. Valskvarnen har

historiskt behandlat betat utsäde vilket innebär risk för föroreningar. Fastigheterna Visby Astern 3,7,8 och 9 har förorenad mark. Ytterligare undersökning krävs för att bedöma omfattning av sanering. För fastigheten Visby Astern 4 finns behov av ytterligare undersökning för att bedöma eventuellt behov av sanering.

För mark där bostäder planeras gäller att marken uppnår en låg nivå av föroreningar, en nivå för känslig markanvändning (KM), för att minska risk för människors hälsa och miljön. Planläggning av området förutsätter därför att sanering sker av mark. Marksanering sker vanligtvis genom att den förorenade marken schaktas upp och omhändertas hos godkänd mottagare. Åtgärden kommer att förhindra risk för ytterligare spridning i mark och vatten. Sanering är möjlig att utföra men är omfattande och kostsam. Marksanering bedöms behövas ske i ett större sammanhang. Speciellt föroreningen på gamla gasverket bedöms behövas göras i ett svep, då det finns risk för återkontaminering om saneringen delas upp. Ytterligare utredning behöver utföras för att kunna bedöma om någon åtgärd även behövs av eventuell förorening i berg.

Rivning krävs förmodligen minst delvis av befintliga byggnader. Byggnader som i programmet föreslås bevaras kan med hänsyn till föroreningssituationen på platsen behöva rivas för att marken ska kunna saneras. Vilka byggnader som måste rivas för att marken ska kunna saneras till nivåer lämpliga för bostäder är beroende på markföroreningarnas spridning i marken.

Risk finns för spridning av förorening vid genomförande av undersökningar.

Sammanfattningsvis bedöms ett genomförande av kommande detaljplaner innebära att föroreningar på platsen minskar radikalt efter att saneringsåtgärder vidtagits.

Farliga verksamheter

I området finns idag två bensinstationer som hanterar farliga ämnen samt en fördelningsstation som genererar elektromagnetisk strålning. Fördelningsstationen är planerad att avställas av GEAB, vilket bör vara klart någon gång under 2025-2028.

Bensinstationer använder sig av brandfarliga gaser och vätskor som kan medföra explosionsrisker samt risker för läckage och spridning av föroreningar i mark. Idag leds också gastransporter på Söderväg till bensinstationerna.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har konstaterat att det är olämpligt att bygga bensinstationer i nära anslutning till bostäder. MSB har tagit fram rekommendationer för avstånd för bensinstationernas hantering av olika ämnen. Riktvärden för avstånden för lossningsplats för tankbilar till bostäder är 25 meter baserat på hantering av brandfarliga vätskor för drivmedel med flampunkt högst 30 °C (Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, mars 2015). Risker kopplade till farligt gods transporter, explosionsrisker och pölbrand har inga generella riktlinjer. Uppskattningsvis bör riskzon för pölbrand uppgå till minst ett avstånd av 40 meter. Boverket har tidigare rekommenderat ett skyddsavstånd på 100 meter mellan bensinstation och bostäder med hänsyn till buller och lukt (Bättre plats för arbete, Boverkets allmänna råd 1995, gällande t o m 2023-12-18). Tidigare råd om skyddsavstånd kan ännu vara relevanta. Om lämpliga skyddsåtgärder föreslås kan kortare skyddsavstånd till bostäder vara möjliga.

Med hänsyn till behov av skyddsavstånd så behöver bensinstationerna flytta för att bostäder och verksamheter ska kunna byggas ut enligt förslaget.

Om bensinstationerna ska finnas kvar på platsen behöver en riskutredning kopplad till bensinstationernas anläggningar och risker för brand och explosion tas fram i detaljplaneskedet för att klarlägga det faktiska behovet av skyddsavstånd till bostäder. Omfattning som kan bebyggas beror på vilket skyddsavstånd som krävs med de skyddsåtgärder som föreslås. Det behövs även en utredning av vilket skyddsavstånd som krävs med avseende på risk för buller och lukt vid bostäder med de skyddsåtgärder som föreslås. Skyddsåtgärder är möjliga både på bostäder (t ex förbättrad ljudisolering) och på bensinstationerna.

Marken norr om elektricitetsverksbyggnaden ligger på ett avstånd om 100 meter från de två bensinstationerna.

Farligt gods

Inga gator inom programområdet är utpekade primära eller sekundära leder för farligt godstransporter. Transporter med farligt gods för drivmedelsförsörjning förekommer dock till och från området då två bensinstationer finns på platsen. Ett fåtal transporter av farligt gods passerar även området till centrala delar av Visby till OKQ8 och Järn AB Södertorg. Därutöver sker transport till de som har tillstånd för att sälja gasol i mindre omfattning såsom nämnda bensinstationer samt ÖoB. En riskutredning av farligt godstransporter kan komma att behövas tas fram i kommande detaljplan/detaljplaner förutsatt att dessa förutsättningar inte förändras.



Förorenad mark. Ytterligare undersökning krävs för att bedöma omfattning av sanering.

Mycket förorenad mark, sanering krävs

Ytterligare undersökning krävs för att bedöma eventuellt behov av sanering.

Byggnad förenad med risk (bensinstationer och fördelningsstation)

Riskzon för buller och lukt, 25 meter respektive 100 meter från befintlig bensinstation

Buller

Trafikbuller
I det nyligen avslutade detaljplanearbetet för kvarteret Pipdånen, som ligger direkt öster om programområdet, har det bedömts att trafikbuller från Stenkumlaväg ligger över 60 dBA cirka 13 meter från centrum körbana och cirka 55-59 dBA i en zon mellan 13-24 meter från centrum körbana. Söderväg har större trafikmängd än Stenkumlaväg och kan antas generera högre bullernivåer.

Regionen bedömer att det finns en risk att vägarna genererar trafikbuller som överskrider rekommenderade riktvärden vid fasad för bostadsbyggande. I programmet har ett scenario tagits fram där bebyggelsen har placerats tätt med långsida fasad mot huvudgatorna för att möjliggöra en tyst sida för respektive bostadshus. I kommande planarbete ska trafikbullerberäkningar utföras och förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska följas.

Efter att detaljplanearbetet för kvarteret Pipdånen avslutats har hastigheten på Stenkumlaväg och Söderväg sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Detta bör ha påverkat ljudnivån positivt.

Buller från Visby hamn
Kilen ligger inom det område som utsätts för industribuller från (riksintresset) Visby hamn. I kommande planarbete ska frågan studeras vidare då det har betydelse för ändrad användning på platsen. Se även sida 26 för redogörelse av påverkan på detta riksintresse.

Trafik och mobilitet

Kilen har med sitt centrala läge goda förbindelser till både Visby innerstad och ytterstad. De trafikerade huvudgatorna, Söderväg och Stenkumlaväg, är två viktiga vägar för samtliga trafikslag in till de centrala delarna av Visby. Hastighetsbegränsningen är 40km/h.

Samtliga befintliga huvudgator och lokalgator har olika gatubredd och utformning när man studerar dem i sin helhet. Söderväg och Stenkumlaväg varierar i bredd. Stenkumlaväg är som smalast cirka 14,8 meter och Söderväg är som smalast cirka 14,4 meter. Tallundsgatan i Hällarna är en smal gata med en gatubredd på cirka 7 meter, och den fortsätter österut förbi Pipdånen i en gatubredd på cirka 12 meter. Gotenhofsgatan i Hällarna närmast programområdet är en bred gata, med en gatubredd på cirka 18 meter, och har dubbla trädrader. Lothargatan i Hällarna närmast planområdet är cirka 12 meter bred. I kommande planarbete bör samtliga stråk studeras vidare som en del av en helhet.

Fotgängare och cyklister
Eftersom Kilen främst utgörs av ett verksamhetsområde med stora parkeringsytor kan platsen idag kännas otrygg för gång- och cykeltrafikanter. Trottoarer saknas inom delar av området eller är så smala och bristfälligt utformade att de inte uppfyller en god funktion.

Förslaget ämnar skapa en stadsdel som är tillgänglighetsanpassad och som främjar gång- och cykeltransporter. Detta sker bland annat genom en ökad korsningstäthet med fler passager över huvudgator, säkrare korsningar längs med huvudgator, större ytor för fotgängare och cyklister samt att ett pendlingscykelstråk tillskapas längs Söderväg. Programförslaget bedöms förbättra funktion och upplevd trygghet för fotgängare och cyklister inom Kilen samt mellan Kilen och närliggande områden. En markant ökad korsningstäthet inom området tillsammans med fler passager över Söderväg och Stenkumlaväg ger goda förutsättningar för ett mer lättillgängligt och attraktivt område. Då gaturum samtidigt prioriteras upp för gående och cyklister bidrar utvecklingen av Kilen till ökad tillgänglighet och möjlighet till hållbara transporter.

Stråk i parken Tallunden kopplas ihop med ett nytt grönskande stråk genom området, och tillsammans med att grönska tillförs på Stenkumlaväg bedöms grönplanens intentioner uppfyllas på ett rekreativt alternativ till det funktionella gatunätet.

I scenariostudien för programmet finns förslag på gatuutformning (se sidor 41-45).

Cykelparkering
Cykelparkering ska finnas för bostäder och verksamheter inom kvartersmark. Den bör utformas så att det upplevs lättare och attraktivare att ta cykeln än bilen.

På allmän gatumark bör allmänna cykelparkeringar anläggas i nära anslutning till målpunkters entréer. Exempel på hur detta kan se ut visas på sida 42 och sida 44.

Kollektivtrafik
Det ligger två busshållplatser på Stenkumlaväg, precis intill planområdet, som trafikeras av linjer 1, 5, 10, 12 och 51. Det är cirka 800 meter till Visby busstation, varifrån samtliga bussar avgår. Området bedöms ha god tillgång till kollektivtrafik.

Inga förändringar för kollektivtrafik föreslås inom ramen för programmet. Kollektivtrafikenheten framhåller dock att
- hållplats Tallundsgatan bör tillgänglighetsanpassas i samband med en ombyggnad av Stenkumlaväg
- hållplats ÖB kommer att tas bort enligt planeringen för nytt stadslinjenät i Visby
-en ny hållplats bör skapas utmed Söderväg, då utbyggnaden av bostäder och verksamheter i Kilen gör det önskvärt att också knyta området till de busslinjer som trafikerar Söderväg.

Motorfordon
Förslaget stärker karaktären av stadsgata för Stenkumlaväg och Söderväg och bibehåller samtidigt tillräcklig kapacitet för bilar.

Förslaget bibehåller 2 lokalgator i befintligt läge och tillskapar en ny lokalgata i öst-västlig riktning. Tvärkopplingarnas utformning ska utredas i kommande detaljplanearbete.

Parkering och angöring
En utveckling av Kilen innebär att flertal befintliga markparkeringar inom kvartersmarken tas bort till förmån för parkering i underjordiskt garage.

Parkeringsplatser på allmän plats omfördelas inom området. Korttidsparkering bör möjliggöras i nära anslutning till verksamheter.

Angöring ska finnas till de nya bostäderna och verksamhetslokalerna. Det är önskvärt att angöring sker på gatumark eller i underjordiskt garage där det är möjligt. Angöringsplats ska finnas max 25 meter från en tillgänglig entré. Angöring bedöms kunna ordnas på samtliga gator utom Söderväg. För ev. bostadskvarter där angöring sker via gården krävs genomgående trapphus, då entréer även ska vetta mot gatorna. Motortrafik på bostadsgårdar påverkar möjligheten att skapa grönskande och trafiksäkra bostadsmiljöer för barn negativt.

Programmet bedöms sammantaget ge positiva konsekvenser ur ett trafik- och mobilitetsperspektiv.

Beaktande av de nationella miljömålen

God bebyggd miljö
”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

Förslaget innebär en förtätning med blandat innehåll på redan ianspråktagen mark i en central del av staden. Detta bedöms vara ett bra sätt att hushålla med regionens resurser.

Förslaget bedöms bidra positivt till Visby som helhet genom ett förbättrat gång- och cykelnät, där gående och cyklister får ökat utrymme och ökad prioritet. Förslaget bidrar även till att läka samman grönstrukturen samt innebär ett betydande tillskott av bostäder i ett attraktivt läge. Inom programområdet eftersträvas en funktionsblandning och ett blandat bostadsutbud. Blandstadsfunktioner ger en levande stad både dag och kväll. Det skapar även närhet mellan olika funktioner, vilket underlättar ett hållbart resande. Ett blandat bostadsutbud möjliggör en ökad trygghet, tolerans och tillit i samhället.

Programmets strategier med föreslagen bebyggelse och utformning av gator ger goda förutsättningar för en god bebyggd miljö. Natur- och kulturvärden tas tillvara genom att bevara delar av befintlig bebyggelse, gårdsbildningar, siktlinjer och träd. Den framtida bebyggelsens utformning och skala anpassas till omgivningen, de pågående plan- och byggprojekten längs huvudgatorna samt de kulturvärden som finns på platsen. Föreslagen arkitektur bedöms kunna stärka Visbys särart. Programmet bedöms ge förutsättningar för en arkitektur som ger sinnliga upplevelser och som är inbjudande och tillgänglig. Förslaget bedöms i mycket större grad än idag främja livet i stadens rum. Grönskande platser tillförs som möjliggör möten och lek.

Planeringen för bostäder innebär att marken saneras till en låg föroreningsnivå.

Begränsad klimatpåverkan
”Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. År 2050 bör utsläppen i Sverige sammantaget vara lägre än 4,5 ton koldioxidekvivalenter per invånare och år, för att därefter minska ytterligare.”

All ökning av utsläppen av koldioxid från fossila bränslen motverkar miljömålen. Det är dock svårt att bedöma i vilken utsträckning ett genomförande av programmet motverkar eller medverkar till att miljömålet kan uppnås. Generellt kan ett program som anger förtätning på centralt hårdgjord mark bättre medverka till att miljömålet uppnås än nollalternativet. Förutsatt att det finns ett behov av fler bostäder så är det eftersträvansvärt att de tillskapas på en plats såsom denna. Central bebyggelse möjliggör ökad närhet och uppmuntrar resande till fots och med cykel.

Grönska, som kan ta upp koldioxid, tillförs i relativt stor mängd.

Ny bebyggelse har krav på energihushållning och bra uppvärmningsalternativ. Att bevara befintlig bebyggelse vid Fole mekaniska verkstad som kan byggas om vid behov istället för att rivas bedöms som positivt.

Grundvatten av god kvalitet
”Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.”

Grundvattentillgången inom området är något bättre, enligt grundvattenkartan, och är därmed mindre sårbar än andra delar av regionen. Förutsättningarna att ordna moderna, miljöanpassade, dagvattenlösningar är dock begränsade på grund av att man är tvingad att använda befintliga system. Mängden dagvatten kommer inte att öka men kan eventuellt minska om man senare i detaljplanearbetet planerar för grönytor, gröna tak och lokalt omhändertagande av dagvatten. Programmet bedöms kunna verka positivt för miljömålet om sanering av området kan bidra till bättre grundvattenkvalitet.

Frisk luft
”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.”

Programmet föreslår en förtätning i ett centralt läge och innebär en ökad attraktivitet för att gå och cykla. Detta bedöms ligga i linje med målet om friskare luft i regionen som helhet.

På en mer lokal nivå ger dock en utbyggnad enligt programförslaget tillsammans med andra planer i Visby troligen viss ökad fordonstrafik kumulativt, vilket i så fall påverkar miljömålet inom Visby negativt. Vägtrafiken har identifierats som den främsta källan till de höga halterna av skadliga partiklar, och frågan hanteras därför av Region Gotland i Visby som helhet. Ett åtgärdsprogram för PM10 i Visby har tagits fram och godkänts av Regionstyrelsen, och syftar till att sänka partikelhalterna i Visby.

Som nämnt ovan så är det svårt att bedöma hur luften blir på den specifika platsen då det påverkas av faktorer som programmet inte kan styra. Störst risk för dålig luftkvalité finns längs Söderväg. De åtgärder som föreslås i programmet och som kan bidra till en förbättring är bland annat ett mer silande gatunät, färre transporter med tunga fordon (farligt gods) och mer grönska. Bebyggelsens utformning och placering kan behöva anpassas för att få goda luftförhållanden både på vägar och på bostadsgårdar.

Ett rikt växt- och djurliv
”Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktion och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.”

Inom eller i anslutning till planprogrammet finns inga direkta kända förekomster av rödlistade arter eller naturtyper som Gotland har särskilt ansvar att bevara. Programmet tar fasta på redan ianspråktagna ytor istället för att ta nya i anspråk. Samtidigt öppnar det för möjligheter till mer grönytor, nya trädplanteringar, gröna tak med mera. Bedömningen är att programförslaget inte motverkar miljömålet och kan genom planläggning verka positivt för miljömålet.

De övriga miljömålen; *Bara naturlig försurning*, *Giftfri miljö*, *Levande sjöar och vattendrag*, *Skyddande ozonskikt*, *Säker strålmiljö*, *Hav i balans samt levande kust och skärgård*, *Storslagen fjällmiljö*, *Ett rikt odlingslandskap*, *Myllrande våtmarker*, *Levande skogar* och *Ingen övergödning* har beaktats men har bedömts ha liten eller ingen relevans.

Genomförande

Vem ansvarar för vad?

Genomförandefrågor ..... sid 33

Behov av miljöbedömning ..... sid 34

Möjlig etappindelning för detaljplaner ..... sid 34

Kvarstående utredningar och underlag ..... sid 35

Genomförandefrågor

Att nå visionen för programområdet

Region Gotland ska vara huvudman för allmän plats, vilket innebär att regionen kan säkerställa att visionen nås gällande hur den allmänna platsen ska ordnas. För kvartersmark finns möjligheter i kommande detaljplan/er att reglera de aspekter som är nödvändiga för att nå visionen för programområdet. Exempel på regleringar som kan vara lämpliga på kvartersmark gäller möjlig användning i bebyggelse, entrétäthet längs gator, uppglasning i bottenvåningar, placering av bebyggelse, möjliga byggnadsvolymer och viktiga aspekter i dess gestaltning, storlek på bostäder, avsättning av ytor för plantering med mera.

Kommande arbetsprocess kommer att bedrivas som ett exploateringsprojekt, i nära samarbete med exploatörerna. Ett exploateringsprojekt startar efter att ett start-PM godkänts av regionstyrelsen och omfattar i regel delprojekt för upprättande av detaljplaner och utbyggnad av allmänna anläggningar. Ett exploateringsavtal skrivs mellan exploatörerna och Region Gotland för att säkra genomförandet av detaljplanen/erna och för att reglera rättigheter respektive skyldigheter för kommun och exploatör. Projektet avslutas när anläggningarna överlämnas för drift och avtalsvillkor i de genomförandeavtal som tecknats med byggherrarna är uppfyllda.

Det är viktigt att hela de utpekade sträckorna av Stenkumlaväg och Söderväg (se illustration sida 19) ingår i exploateringsprojektet för att säkra genomförandet.

Förstudie

Regionstyrelsen har beslutat att en förstudie ska genomföras innan detaljplanearbeten påbörjas (beslut RS § 348, ärendenummer: RS 2023/1651). Programmet används som underlag för förstudien. Förstudien ligger sedan till grund för beslut av Regionstyrelsen om start av ett exploateringsprojekt och behov av exploateringsbudget som beslutas av Regionfullmäktige.

Förstudien ska behandla de planeringsförutsättningar som inte beaktats i programmet, såsom en uppskattning av Region Gotlands framtida intäkter, kostnader och driftkostnader, tidplan kopplat till en etappindelning, en etappindelnings påverkan på dess omgivning i form av buller och logistik under byggtiden etc., redovisning av vilka genomförandeavtal som behöver tecknas, frågor som behöver utredas under kommande detaljplanearbete och vilka personella resurser som behövs för att genomföra projektet.

Knäckfrågor för förstudien bedöms bland annat vara planeringen för utbyggnad av allmänna anläggningar och fördelning av kostnader för utbyggnad av allmän plats, utredningar som kan behövas för hela området (ex trafikutredning) och hur ett helhetsgrepp bör tas kring övergripande frågor såsom trafikbuller, luftföroreningar etcetera.

Fastighetsindelning

Region Gotland (regionen) äger Hällarna 1:7. För att utveckla området till en fungerande stadsmiljö föreslås att den del av Hällarna 1:7 som ligger intill Söderrondellen och del av Blåklinten 7 bildar en ny fastighet. Ett genomförande av programmet innebär också markbyten mellan befintliga fastigheter inom kvartersmark för att fastighetsindelningen ska överensstämma med kommande detaljplaner.

För att kunna bygga om gatorna i området och uppfylla visionen i programmet kommer Söderväg, Stenkumlaväg, Gotenhofsgatan och Tallundsgatan bli något smalare på vissa sträckor och något bredare på andra sträckor. Nya gatusektioner och vägbredder kan påverka fastighetsrättsliga frågor och markanspråk inom Kilen längs respektive vägbana. Av de delar där gatan smalnas av (såsom korsningar) kommer marken överföras till kvartersmark. Likaså kommer delar privatägd kvartersmark tas i anspråk för gatumark. Mer detaljerade förutsättningar för kommande fastighetsbildning tydliggörs i förstudie, gatuutredning och detaljplaner.

Samtliga fastigheter utom Astern 8 berörs av den planerade inre gångfartsgatan. Gångfartsgatan kan bli en förutsättning för att kunna lösa angöringen till framtida bostadskvarter och bedöms gynna såväl regionen och fastighetsägare. Samtliga gator ska ha kommunalt huvudmannaskap och Region Gotland ansvarar för att fastighetsbildning berörande allmän plats genomförs.

Kostnads- och ansvarsfördelning

För att programmet ska kunna genomföras så måste en ny detaljplan tas fram för området. Plankostnadsavtal kommer att tecknas med berörda fastighetsägare. Avtalet reglerar kostnaden för framtagandet av nya detaljplaner, alla utredningar som krävs som underlag för planarbetet samt framtagandet av detta program. Fastighetsägare som avser att exploatera sina fastigheter inom kvarteret kommer vara huvudansvariga för genomförandet av kommande detaljplan/er inom kvartersmark.

För att säkra genomförandet av detaljplanen/erna inom området kommer även exploateringsavtal att tecknas mellan Region Gotland och berörda fastighetsägare. I exploateringsavtalet regleras marköverlåtelser, lantmäteriförrättningar, villkor under byggtiden, utförande och bekostande av allmänna anläggningar samt övriga anläggningar. Avtalet reglerar även administrativa kostnader, viten och säkerheter.

För nybyggda bostadsområden gäller att både planläggning och utbyggnad av gator och annan infrastruktur bekostas av byggaktörerna. Vissa projekt innebär dock att övergripande infrastruktur ska byggas ut och att kostnaderna inte helt kan läggas på byggaktörerna. Där delas kostnaderna mellan kommunen och de byggaktörer som genom ombyggnaden av infrastrukturen får möjlighet att bygga bostäder. Sträckor av Stenkumlaväg och Söderväg som ska omvandlas utanför programområdet kommer i huvudsak att finansieras via skattemedel och med stöd av medel som finns avsatta för genomförandet av de åtgärder som beskrivs i *Cykelplan Visby 2015-2025*.

Sanering

Länsstyrelsen har gjort en utredning där det framkommer att krav för sanering inte går att rikta mot tidigare verksamhetsutövare från gasverket och gjuteriverksamheten eftersom dessa verksamheter lades ner 1950 (bilaga 7. Ansvarsutredning avseende fd Gasverkstomten, 2020-11- 11). Detta innebär att det för Visby Blåklinten 5 och 6 finns en möjlighet att söka statligt bidrag samt stöd för ytterligare utredningar samt för sanering av mark. Samtidigt kan den som äger fastigheten enligt 10 kap. 9 § miljöbalken förpliktas att i skälig utsträckning svara för kostnader som motsvaras av den värdeökning på fastigheten som åtgärderna medför om värdeökning av fastigheten uppstår till följd av en avhjälpandeåtgärd. Situationen är komplex då statliga myndigheter normalt kräver att föroreningssituationen är helt utredd innan medel beviljas för åtgärder. Här finns samtidigt en svårighet att undersöka förorening i berg så länge den kraftigt förorenade marken ligger kvar. Om framtida utredningar visar på andra föroreningar än de idag kända kan länsstyrelsen behöva ompröva kretsen av ansvariga verksamhetsutövare.

Det kan finnas möjlighet att ansöka om statlig finansiering för avhjälpande av föroreningsskador vid byggande av bostäder.

Sanering som inte kan finansieras med statligt stöd eller bidrag ska bekostas av exploatör.

Behov av miljöbedömning

Länsstyrelsens och Region Gotlands bedömning är att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att behöva göras inom ramen för de kommande detaljplanerna. En förändrad markanvändning kan antas medföra betydande miljöpåverkan med hänseende till förorenade områden och MKN-grundvattnen. Ytterligare utredningar och sanering av föroreningar krävs för att säkerställa att ingen risk för människors hälsa eller miljö uppkommer om markanvändningen ändras. Under saneringsarbetet finns viss risk att föroreningar sprids till yt- och grundvatten. Grundläggning av underjordiska garage/ källare innebär pumpning samt bortledning av grundvatten och därmed risk för spridning av eventuella föroreningar i i berg och grundvatten. Underlaget som ligger till grund för bedömningen finns som en bilaga till programmet (bilaga 1. Beslut ombetydande miljöpåverkan, Region Gotland, 2024-02-12).

Möjlig etappindelning för detaljplaner

Region Gotland ser att det vore en fördel att detaljplanelägga hela området samtidigt, men ser även att det eventuellt kan ske etappvis. En framtida omvandling är beroende av markägarnas vilja att tillsammans detaljplanelägga för en ny användning samt ett antal planeringsförutsättningar såsom ombyggnad/utbyggnad av gator, sanering av mark, avstånd mellan störande industriverksamhet och bostäder med mera.

Huvudalternativ, alternativ 1
(vid omlokalisering av samtliga bensinstationer)
En omlokalisering av bensinstationerna ligger i linje med den fördjupade översiktsplanen samt skapar bättre förutsättningar för utbyggnad av gångfartsgatan genom området och ombyggnation av övriga gator som ingår i programområdet. Vidare skapas bättre förutsättningar för att sanera all mark i området och minska risken för eventuell spridning av markföroreningar (se markföroreningskarta på sida 29). Omlokalisering av bensinstationerna möjliggör att samtliga etapper kan ingå i en och samma detaljplan. Alternativt att området delas in i två detaljplaner: detaljplan 1 omfattar norra delen av området och detaljplan 2 som omfattar större del av området (etapp y och z).

Alternativ 2

Etapp x
Området norr om elektricitetsverksbyggnaden omfattas av fastigheterna Blåklinten 7 (privatägd) och del av Hällarna 1:7. Etappen ligger inom 100 meter från befintliga bensinstationer. Denna del av programområdet är beroende av trafiklösningar men påverkas inte av risk och sanering i samma utsträckning.

Etappen är beroende av Söderrondellens omvandling. Trafikbuller och luftföroreningar från Söderväg, Stenkumlaväg och Söderrondellen samt industribuller från Visby hamn kan komma att påverka områdets utformning. Även dispens från biotopskydd krävs.

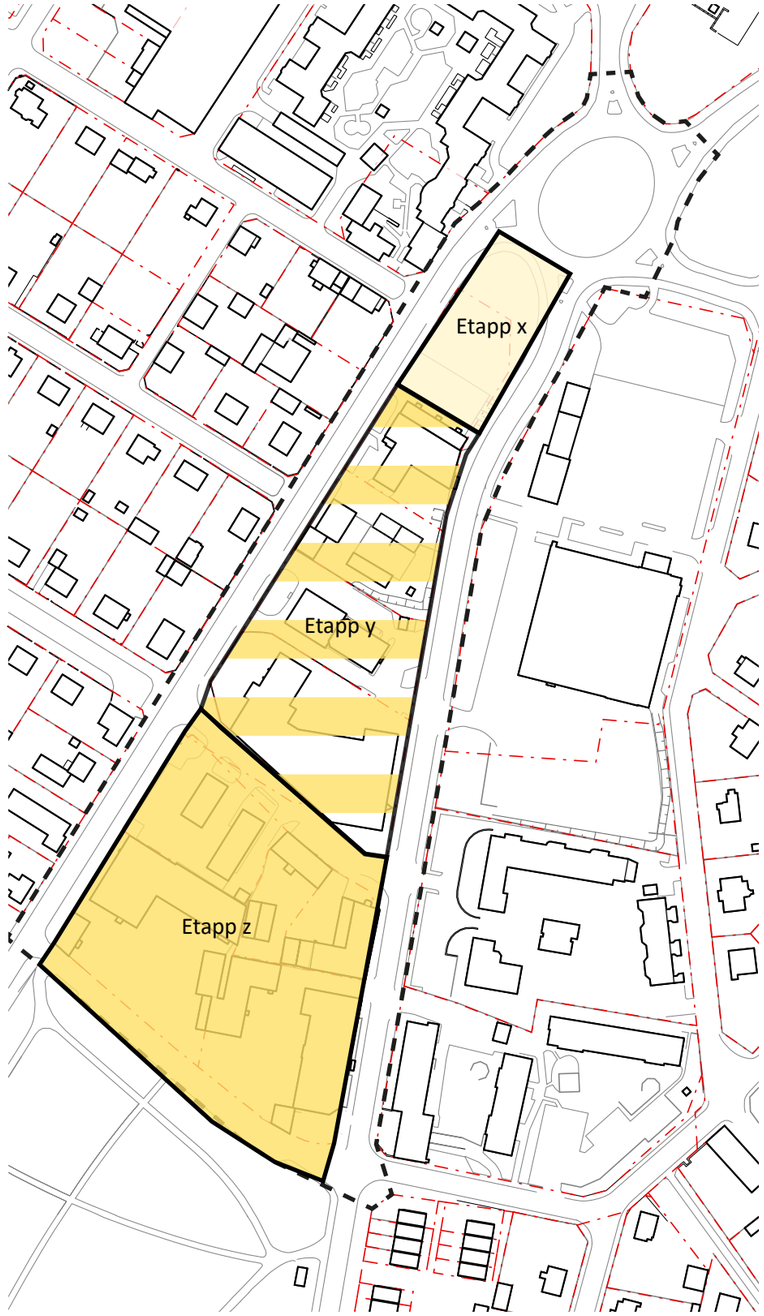
Etapp y
Etapp y förutsätter att bensinstationen på Blåklinten 5 omlokaliseras. Det är oklart hur stor påverkan det skulle ha på kvarterets möjliga bostadsbebyggelse om inte även bensinstationen i etapp z flyttas samtidigt, varför detta bör studeras i ett tidigt skede.

Avgränsningen runt detta kvarter utgår ifrån att hela den förorening som hör till gasverket (Visby Blåklinten 5 och 6) behöver åtgärdas i ett sammanhang samt att en ny gata föreslås igenom området som förändrar fastighetsindelningen för Visby Blåklinten 4 och 7.

Fördelningsstationen på fastigheten behöver också avvecklas innan området kan bebyggas. Etappen är beroende av utredningar kopplat till risker, buller och olägenhet med hänsyn till närliggande bensinstation, farligt gods transporter, luftföroreningar och buller från vägar samt industribuller från Visby hamn. Marken har konstaterats vara förorenad och sanering krävs.

Etapp z
Etapp z utgörs av programområdets södra del och omfattar kvarteret Astern samt Tallundsgatan. En utveckling här förutsätter att bensinstationen inom kvarteret flyttar. Det är oklart hur stor påverkan det skulle ha på kvarterets utformning om bensinstationen i etapp y finns kvar, varför detta bör studeras i ett tidigt skede.

Kvarteret är beroende av flera utredningar kopplat till risker, buller och olägenhet med hänsyn till närliggande bensinstation, farligt gods transporter, trafikbuller och luftföroreningar från vägar samt industribuller från Visby hamn. Föroreningar har påträffats och området behöver saneras.



Kvarstående utredningar och underlag

Här listas de behov av utredningar och underlag som framkommit under programarbetet. Ytterligare behov kan tillkomma i ett senare skede. Utredning av omlokalisering av bensinstationer kan ske som en egen process innan eller under detaljplanearbetet. Även undersökning av markföroreningar och ev. riskutredning gällande bensinstationer bör kunna påbörjas innan detaljplaneskedet.

Omlokalisering av bensinstationer
Möjlig omlokalisering av bensinstationer behöver utredas. Det finns för tillfället brist på annan lämplig detaljplanelagd mark för ändamålet i Visby, vilket kan medföra att omlokalisering av bensinstationer inte blir möjlig.

Ansökan om dispens
För att ta ner eller göra markarbeten nära biotopskyddade träd så krävs dispens enligt miljöbalken. Ansökan om dispens görs till Länsstyrelsen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
En MKB bedöms behövas i kommande detaljplanearbete/n. Omfattning och detaljeringsgrad bestäms i avgränsningssamråd med Länsstyrelsen.

Gatu-/Trafikutredning
Studier görs för Stenkumlaväg och Söderväg för att visa lösningar där trafikflödet för motorfordon håller tillräcklig kapacitet samtidigt som cyklister och fotgängare ges mer plats och får tryggare och attraktivare miljö. Kollektivtrafikens behov och eventuellt förändrade hållplatslägen bör samtidigt utredas. Det är viktigt att hela de utpekade sträckorna av Stenkumlaväg och Söderväg (se illustration sida 19) ingår i utredningen.

Angöring som möjliggör bilfria bostadsgårdar samt huvudentréer till bostäder och lokaler från gatorna inom programområdet bedöms lämpligt längs alla gator utom Söderväg (där det istället prioriteras ett pendlingscykelstråk).

Samtidigt bör undersökas om tvärgående gator som kopplar till Hällarna och Pipdånen bör öppnas för trafik samt tvärkopplingarnas utformning och vilka trafikslag som ska tillåtas på respektive sträcka.

Om lokalgator är bäst lämpade att vara utformade som gångfartsgator eller lågfartsgator ska utredas. Om lokalgatorna är lämpliga att göra till gångfartsgator eller enkelriktas kan gatubredden minskas (markant) till förmån för kvartersmark. Det är viktigt att analysen balanserar det trafikala ”framkomlighetsperspektivet” med ett stadsbyggnadsperspektiv. Samtliga stråk måste studeras som en del av ett större nät.

Söderrondellens utformning utreds. I studie av rondellen bör det ingå att om möjligt minska ytor för bilar ytterligare till förmån för ytor gående och cyklister, grönytor eller mer kvartersmark. Det vore positivt ur ett kulturmiljöperspektiv om man kan räta ut Söderväg mot Söderport, så att dragningen blir likt den gamla infartsvägen.

Undersökning av markföroreningar
I kommande planarbete ska markföroreningar undersökas och avgränsas samt saneringsbehovet och kostnader klarläggas. Omfattande markföroreningar finns och föroreningssituationen i området är komplex. Föroreningar förekommer under byggnader och det är okänt hur långt spridning kan ha skett i berg och om det finns ytterligare åtgärdsbehov där. Blåklinten 5 och 6 är färdigundersökta förutom marken under bensinstationen Circle K samt eventuell spridning till berg. Samtlig resterande kvartersmark inom programområdet måste utredas. Utredning krävs för att avgränsa föroreningarnas omfattning (i plan och djup) och vilka åtgärder som krävs för att uppnå riktvärden för känslig markanvändning (KM).

Vid påträffande av markföroreningar behöver en avvägning göras om vilka kulturhistoriskt värdefulla byggnader som går att bevara efter sanering.

Bullerutredningar
En trafikbullerutredning ska tas fram för att påvisa framtida trafikmängders bullernivå längs huvudgator. Buller från Tallundsgatan, Gotenhofsgatan och nya tvärgator ska även ingå i trafikbulleranalysen. Konsekvenser av eventuella nya tvärförbindelser över Söderväg, Stenkumlaväg, och Söderrondellen bör även studeras.

Industribuller från Visby hamn och planförslagets eventuella påverkan på riksintresset ska studeras vidare. Vid behov genomförs åtgärder inom planområdet för att bostäder ska anses vara lämpligt.

Geoteknisk utredning
En geoteknisk utredning ska tas fram för att kartlägga de geotekniska förutsättningarna. I utredningen ska även risk för ras, skred och erosion bedömas.

Dagvatten- och skyfallsutredning
I utredningen ska förslag ges på dagvattenlösningar och en bedömning ske av planförslagets påverkan på grundvatten. Fastigheten ligger inom sekundärt vattenskyddsområde där särskilda föreskrifter gäller. Miljökvalitetsnormer gäller för recipienten.

Riskutredningar
Fördelningsstationen genererar elektromagnetisk strålning. Stationen kommer att avställas av GEAB, vilket bör vara klart 2025-2028. Därför bedöms ingen utredning av denna krävas.

Riskutredning krävs med hänsyn till befintliga bensinstationer om dessa inte flyttas både med avseende på hantering av brandfarliga gaser och vätskor (bedöms av räddningstjänsten) och risken för störningar i form av lukt, ljus, trafikbuller, buller från ventilation, biltvätt mm. Bensinstationerna innebär att det råder ett skyddsavstånd för nybyggnation för bostäder. I utredningen behöver avstånd till lossningsplats för gas och bensin utredas tillsammans med riskavstånd för att kartlägga om en etapputbyggnad är möjlig. Transporter av farligt gods kan behöva utredas.

Luftutredning
Det behöver säkerställas att miljökvalitetsnormerna för luft klaras inom och intill planområdet. Utredning ska omfatta både utsläpp till luft från vägtrafik samt bensinstationer om dessa ska vara kvar.

Utredning av påverkan på riksintresse Kulturmiljövård
Området ligger så pass nära världsarvet att en Heritage Impact Assessment (HIA) kan bli aktuell, där planförslagets konsekvenser på riksintresset och världsarvet studeras.

Social konsekvensanalys/barnkonsekvensanalys (SKA/BKA)
I detaljplaneskedet ska en SKA och BKA göras som omfattar de allmänna platserna och kvartersmarken.

Stadsbildsanalys
Inom ramen för planarbetet ska en stadsbildsanalys göras med utgångspunkt från programmet. Relationen till befintlig bebyggelse såväl som framtida utveckling längs huvudgatorna bör särskilt analyseras. En palett som kopplar till befintliga material och kulörer bör utvecklas mer utförligt.

Ekosystemtjänster
En djupare analys kring vilka ekosystemtjänster som behövs i området bör göras i kommande detaljplan/er, så att grönstrukturen kan gestaltas för att stötta de behoven. En platsanalys bör ligga till grund för gestaltningen av grönska och mötesplatser.

Ersättningsutredning
Ersättningsutredningar ska utföras för att bedöma om ersättning ska utgå enligt plan- och bygglagen (PBL) vid inrättande av rivningsförbud och/eller varsamhetsbestämmelser. Om underlag i form av en teknisk undersökning behövs tas det fram samtidigt.

Scenariostudie

Så kan det bli!

Här visas hur de föreslagna strategierna i programmet skulle kunna tillämpas till en helhet. Avsikten är att tydliggöra visionen för området, inte att visa på en exakt framtida utformning.

Scenariot möjliggör cirka 200-250 nya bostäder och 8 000 kvm BTA centrumverksamheter.

Översiktsvy

Den ”nya Lothargatan” och en ny inre gångfartsgata i nord-sydlig riktning delar in området Kilen i 5 kvarter. Området har en enhetlig struktur och karaktär som speglar vår tid samtidigt som den har gemensamma drag med den ursprungliga miljön.

Byggnadsskalan längs huvudgatorna Söderväg och Stenkumlaväg är huvudsakligen tre våningar plus en vindsvåning, men bebyggelsens höjd varierar liksom byggnaders placering med långsida respektive gavel mot gata. Gaturummens bredd och bebyggelsens höjd görs intimare längs lokalgator. Byggnader, staket, murar och häckar placeras i gatuliv i samtliga gator. Grönska tillförs i alla gator. Inslag av förgårdsmark förekommer mer sällan längs huvudgator och ges mer plats ju intimare gaturummet blir.

Inom kvarteren finns en blandning av bostäder och verksamheter såsom arbetsplatser, samhällsservice och butiker. Verksamheter förläggs främst längs huvudgatorna. Inslag av kontor får finnas längs lokalgatorna.

Scenariot möjliggör för ny bebyggelse med till exempel 200-250 bostäder och 3000 kvm BTA verksamheter. Cirka 5000 kvm BTA verksamhetsyta bevaras. Denna relativt höga täthet förutsätter att parkering ordnas i underjordiska garage.

Förslaget skulle innebära ett behov av cirka 300 bilplatser och 1300 cykelplatser. Schablonmässigt räknat skulle yta för parkering innebära ett behov av 10 000m2 parkeringsyta, alltså ett underjordiskt garage under 50% av kvartersmarken.

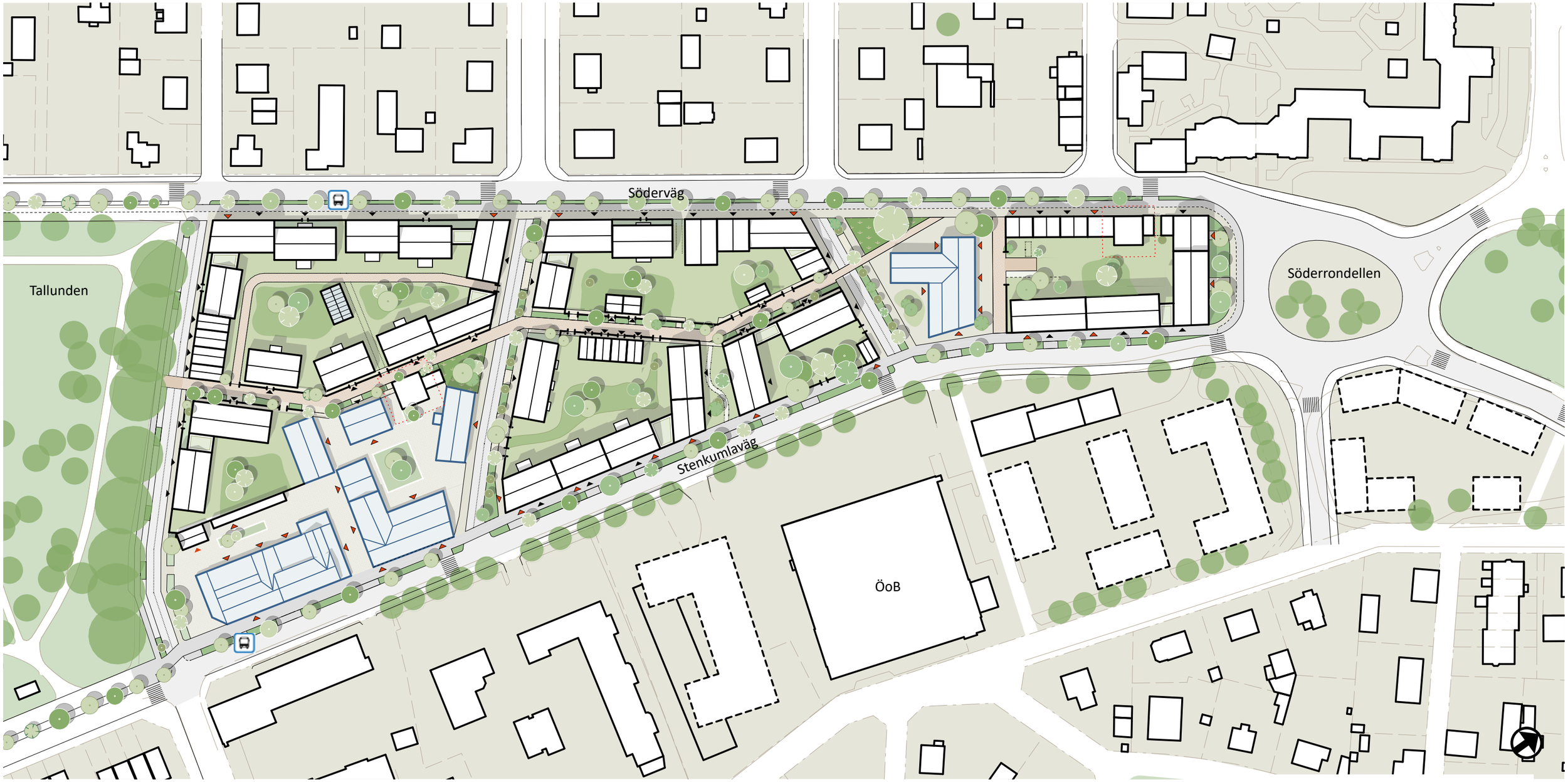


Perspektiv från sydväst. I förgrunden syns Söderväg och till höger i bilden skymtas parken Tallunden. Befintliga byggnader som är bevarade visas i en ljusare färg än den tillkommande bebyggelsen.



Vy i den nya gångfartsgatan som går nord-sydligt genom Kilen.
Byggnaderna är låga och gaturummet smalt, och gestaltas för att bilda en trivsam och småskalig miljö på gåendes villkor.

Illustrationsplan



Huvudentré verksamhet
Huvudentré bostad
Bevarade byggnader
Ev. framtida byggnader utanför programområdet
Busshållplats
Transformatorstation

0 5 10 20 50 100
METER

Region Gotland



Vy i korsningen Gotenhofsgatan - Stenkumlaväg. Här syns Kilen omvandlad till en blandstad med bostäder och centrumverksamheter. Nya byggnader möter befintliga. Cyklister och fotgängare ges högre prioritet i gaturummen. Sammanhängande bebyggelse i en mänsklig skala med aktiva bottenvåningar ger platsen en mer stadsmässig karaktär än idag.

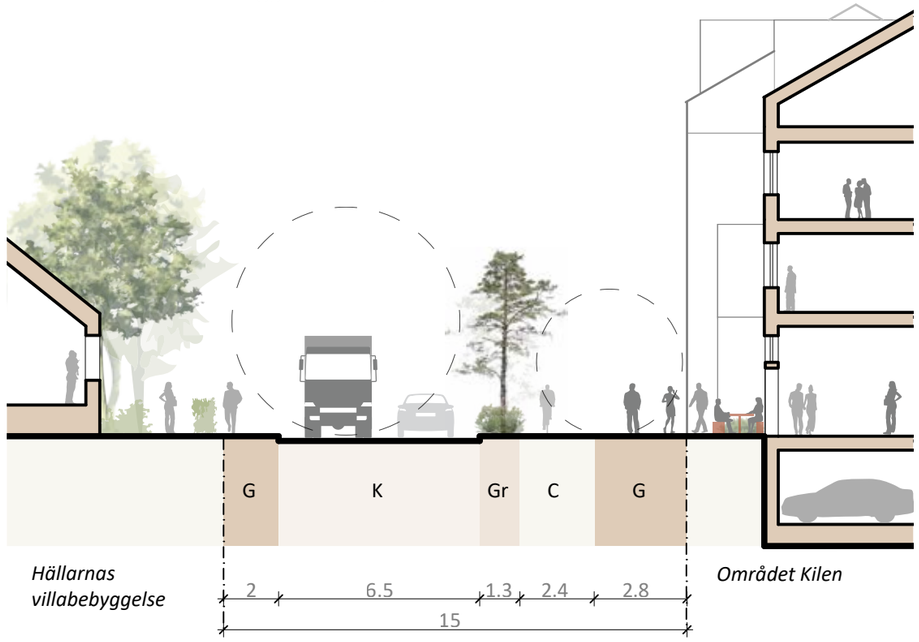
Huvudgator

Söderväg
Idag har Söderväg en dubbelriktad bred körbana och trottoarer på respektive sida om gatan. I programförslaget omvandlas Söderväg till en mer trafiksäker gata för gående och cyklister. Gatan ges en tydlig småstadskaraktär.

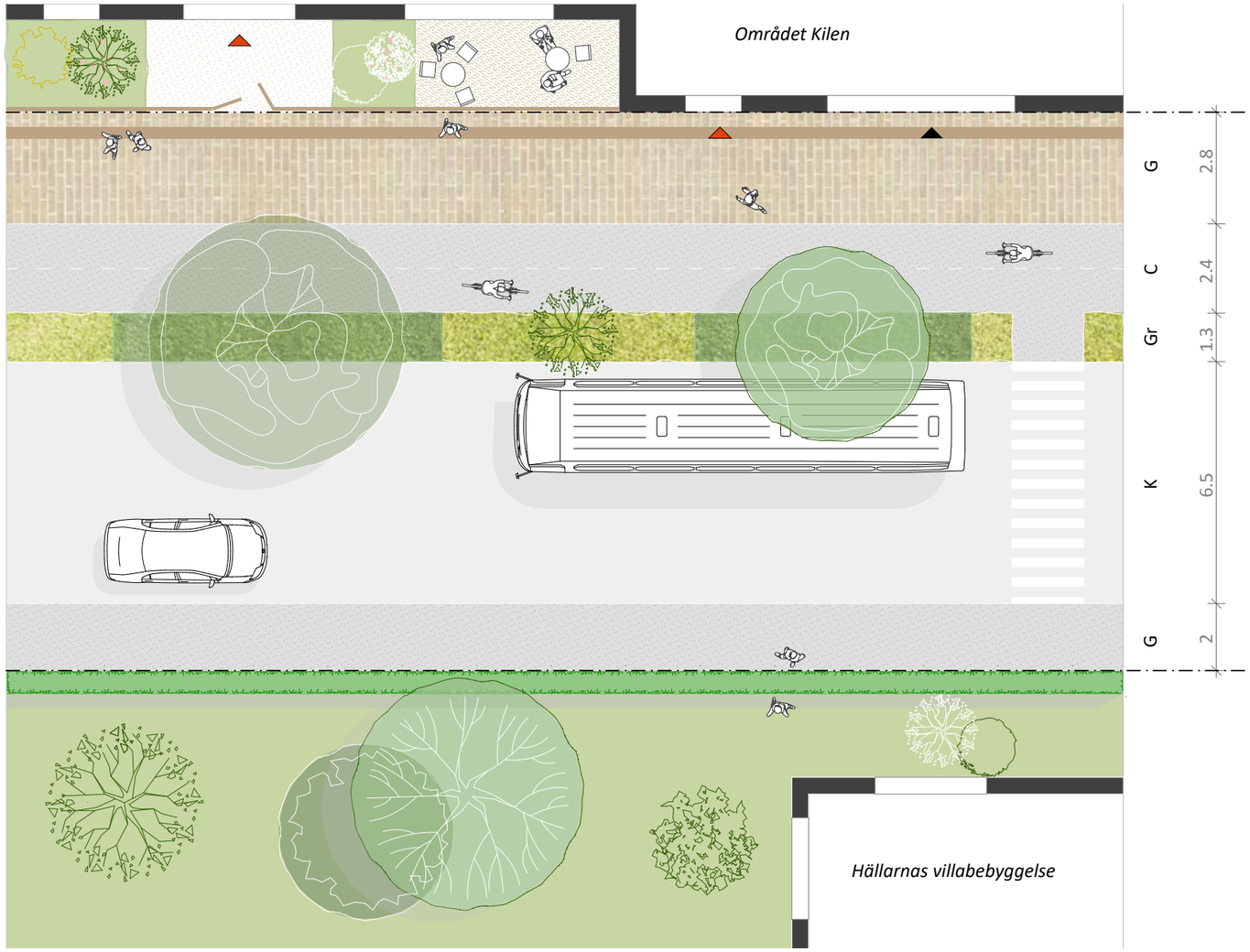
Gatan breddas där den är som smalast så att gatubredden inte understiger 15 meter. Upplevelsen av gaturummet tajtas samtidigt till genom att bebyggelse placeras i gatuliv och att grönska tillförs i gatan som delar upp gaturummet i två mer småskaliga rum. Mindre inslag av förgårdsmark finns längs gatan för att skapa variation när man rör sig längs gatan samt ge plats åt funktioner som till exempel uteservering. Där gatan är bredare än 15 meter ges gående och grönskan mer plats.

Närmast den nya bebyggelsen anläggs en gångyta. Sedan kommer en dubbelriktad pendelscykelzon som skyddas mot biltrafiken av en grönskande zon med en variation i planteringen. Träd bör främst vara barrträd. Cyklister och fotgängare ges företräde i korsningar längs Söderväg.

Verksamhetslokaler förläggs i hörnlägen.







- G: Gångbana
- K: Körbana motorfordon
- Gr: Grönyta
- C: Pendlingscykelstråk

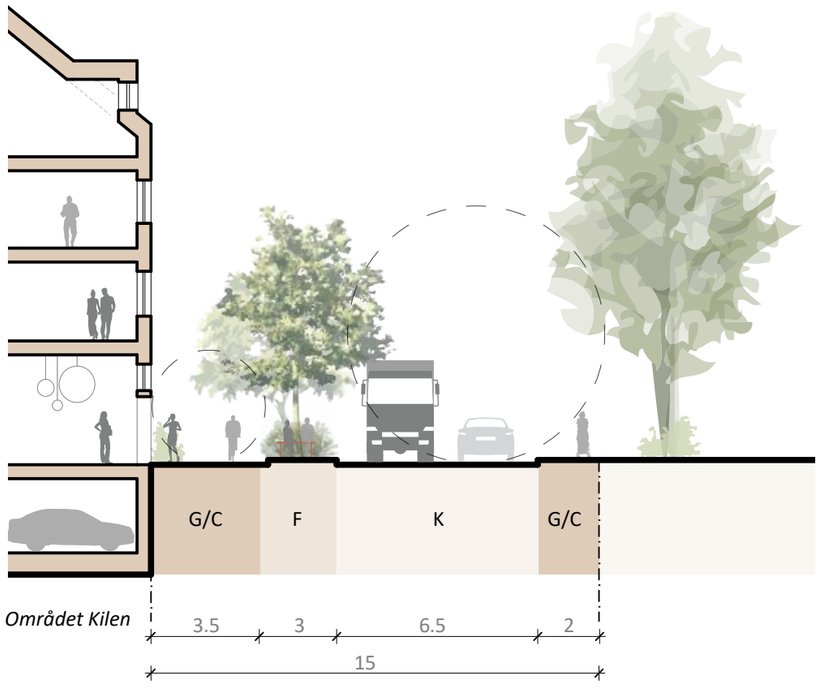


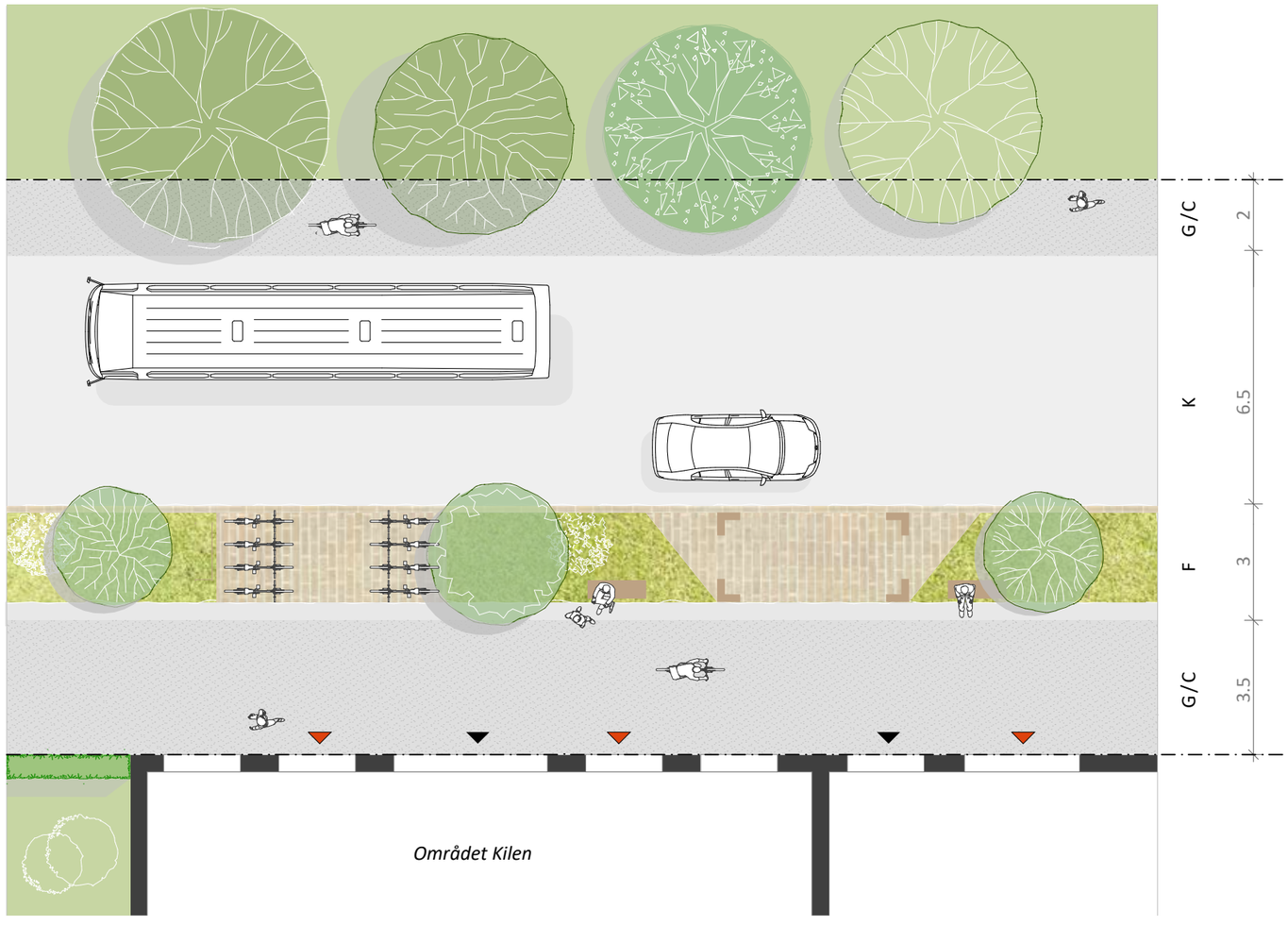
Stenkumlaväg
Idag har Stenkumlaväg en dubbelriktad bred körbana och trottoarer på respektive sida om gatan. Stenkumlaväg omvandlas till en mer trafiksäker gata för gående och cyklister. Gatan ges en tydlig småstadskaraktär.

Gatan breddas där den är som smalast så att gatubredden inte understiger 15 meter. Upplevelsen av gaturummet tajtas samtidigt till genom att bebyggelse placeras i gatuliv och att grönska tillförs i gatan som delar upp gaturummet i två mer småskaliga rum. Mindre inslag av förgårdsmark finns längs gatan för att skapa variation när man rör sig längs gatan samt ge plats åt funktioner som till exempel uteservering. Där gatan är bredare än 15 meter ges gående mer plats.

Mellan trottoar och körbana skapas en flexibel zon (flexzon) som, förutom att dela in gaturummet i två mer småskaliga rum, får en mängd olika funktioner beroende på platsen behov. I flexzonen kan det anordnas plantering, allmän parkering för cyklar, korttidsparkering för bilar, sittplatser, busshållplatser och angöring till bostäderna. Ytan är generöst tilltagen så att träd ska kunna växa sig stora och så att angöring och korttidsparkering ska kunna ske längs gatan.

Verksamhetslokaler förläggs i bottenvåningar längs gatan.





G/C: Gång- och cykelbana
F: Flexzon
K: Körbana motorfordon

Lokalgator



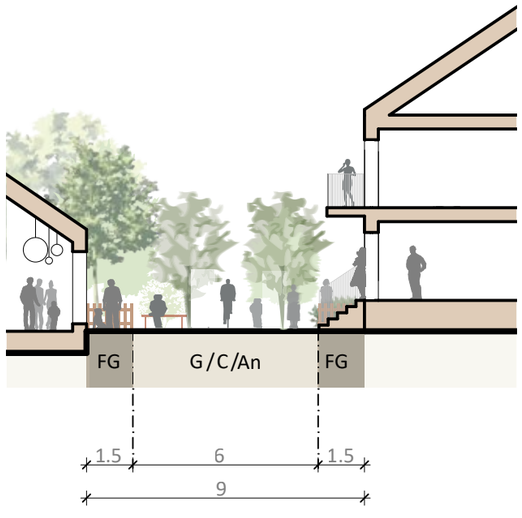
Den inre gångfartsgatan
Idag finns ingen inre gata i Kilen.

I programmet föreslås en gångfartsgata genom området, i nord-sydlig riktning, utformad som ett grönskande stråk som leder fotgängare och cyklister till och från Tallunden. Gående kan röra sig fritt på gatan och har företräde när gångfartsgatan korsar andra lokalgator. Cyklister får röra sig längs gatan på gående villkor.

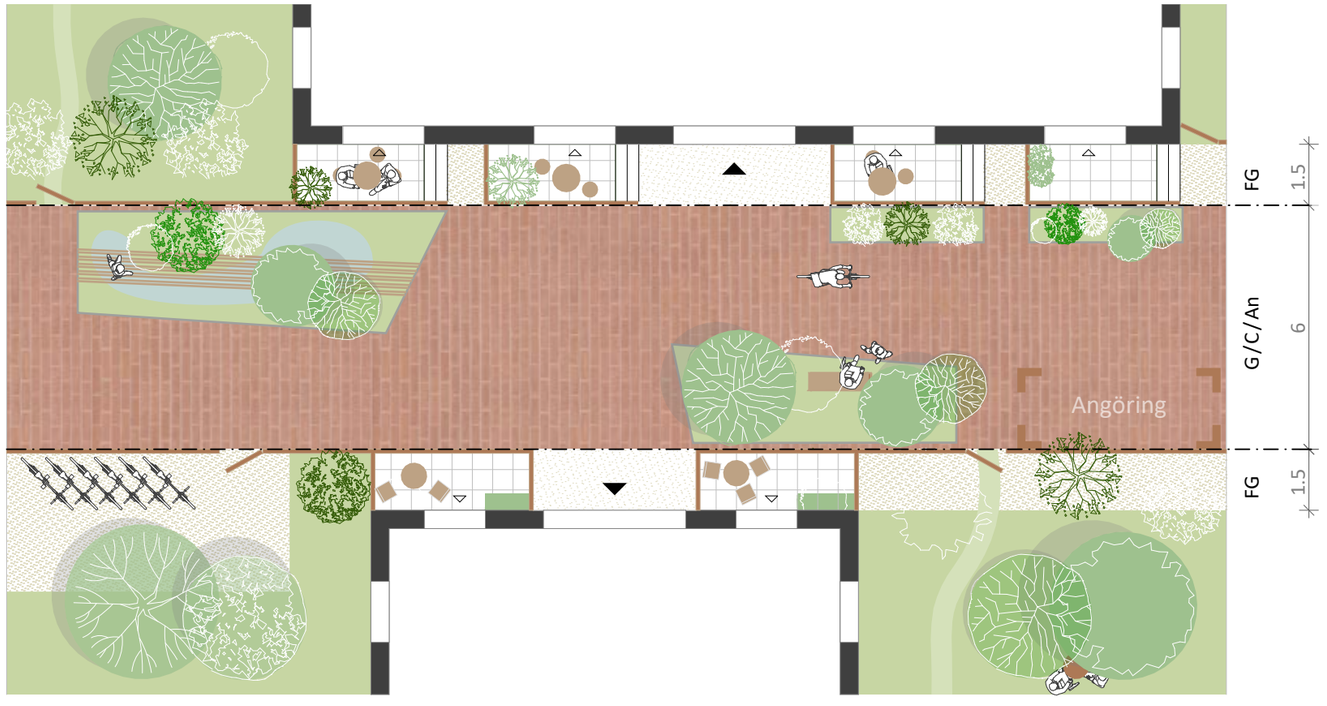
Fordonstrafik får endast förekomma undantagsvis, för att angöra till byggnader i området.

Gatan har inspirerats av gränderna i Visby innerstad. Det intima gaturummet kantas av låg bebyggelse i 1-2,5 våningar med förgårdsmark. Förgårdsmarkens syfte är att möjliggöra liv och rörelse genom goda vistelsekvaliteter, möblering och grönska.

Markbeläggningen på denna gata bör avvika från de andra gatornas material för att tydliggöra den intima karaktären.



FG: Förgårdsmark
G/C/An: Gångfartsgata, angöring möjlig till bostäder för motorfordon
Fastighetsgräns

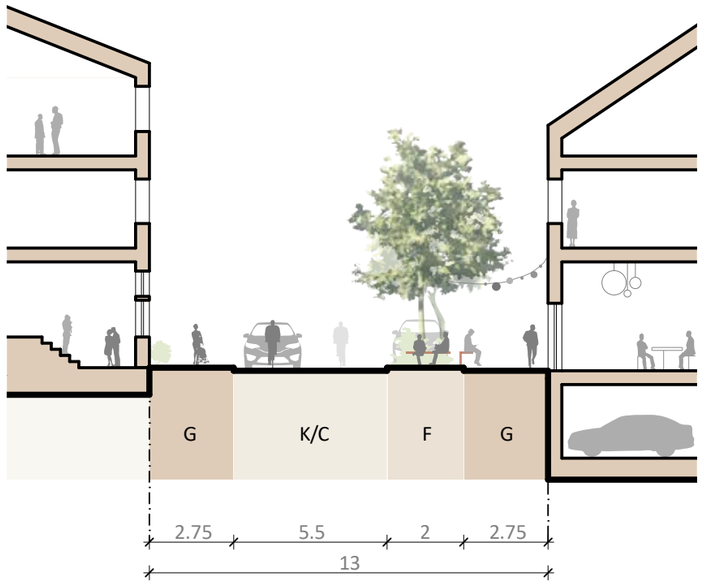




Gothenhofsgatan och Lothargatan
Gothenhofsgatan finns redan i Kilen och ligger kvar i ungefär samma läge. Lothargatan är en gata som idag går igenom Hällarna (villabebyggelsen i väster) och som förlängs för att fortsätta igenom Kilen. Beroende på om gatorna är lämpliga som gångfartsgator eller cykelfartsgator så ges de olika vägbredd. Här presenteras de som cykelfartsgator.

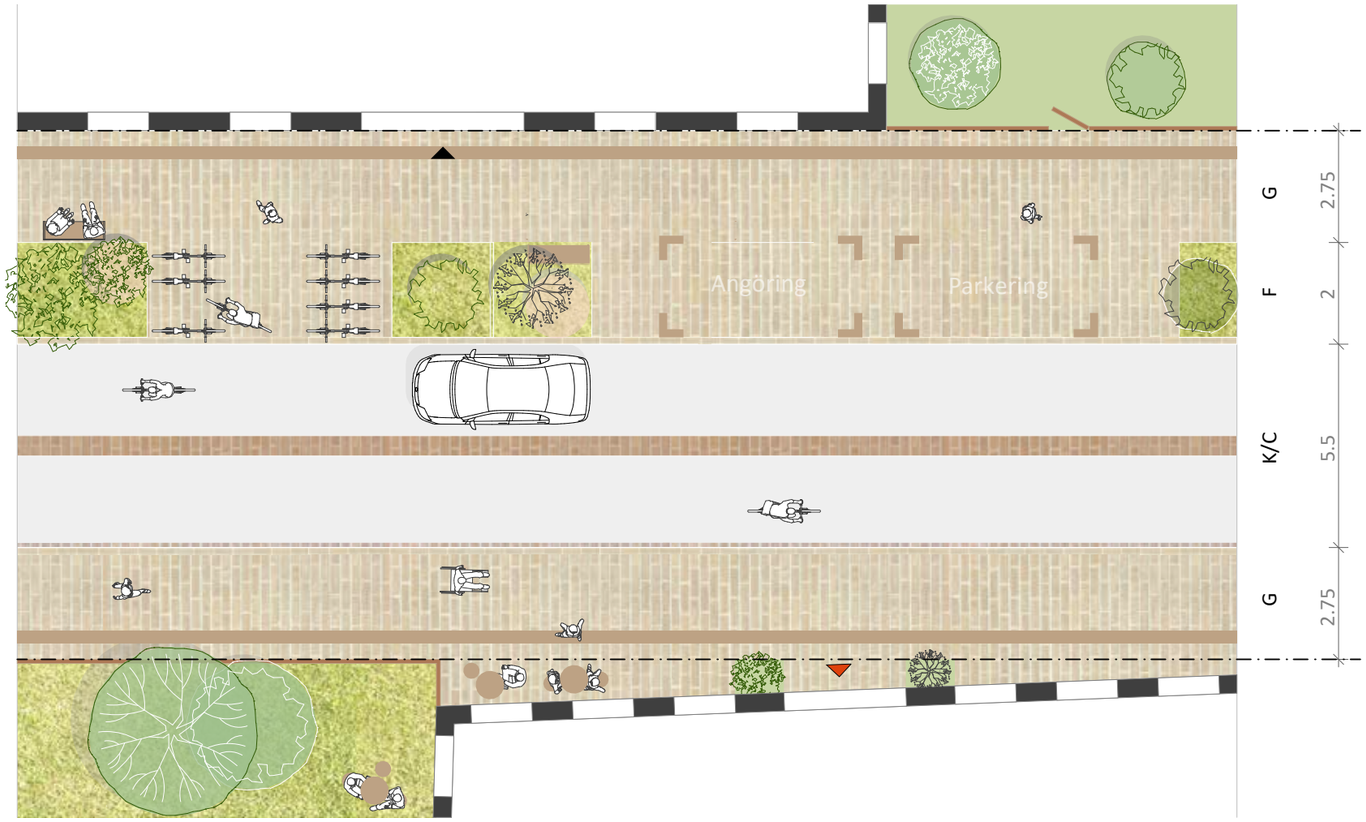
För att tydliggöra cyklisternas prioritet i gaturummet utformas körbanan, likt cykelvägar, separerade med en tydlig remsa i annat material. Trottoar anordnas på båda sidor om körbanan. På ena sidan tillkommer en flexibel zon (flexzon) som, förutom att med hjälp av grönska dela in gaturummet i två mer småskaliga rum, får en mängd olika funktioner beroende på platsen behov. I flexzonen kan det anordnas plantering, allmän parkering för cyklar, korttidsparkering för bilar, sittplatser och angöring till bostäderna. På vintern kan flexzonen fungera som snöupplag. Ytan är bred nog för att träd ska få plats samt så att angöring och parkering ska kunna ske längs gatan.

Flexzonen har getts en markbeläggning som hänger samman med trottoaren.



G: Gångbana
K: Körbana för cykel och motorfordon
F: Flexzon

Fastighetsgräns

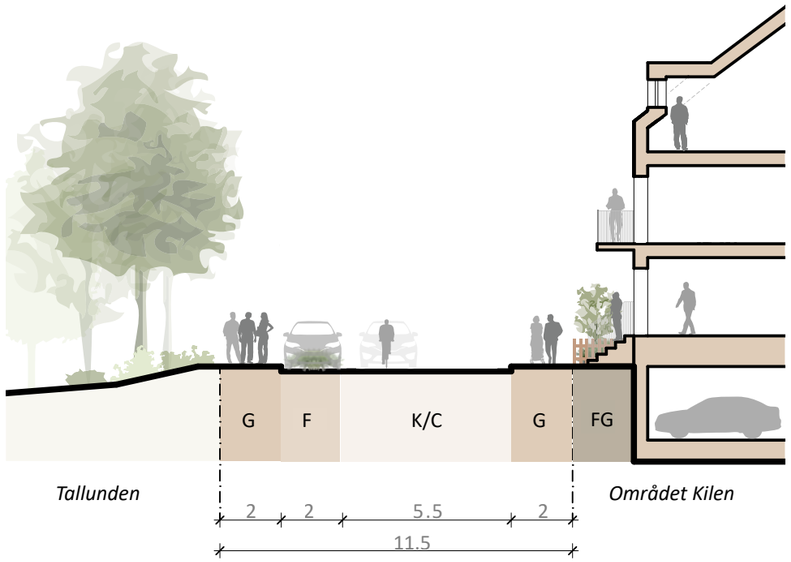


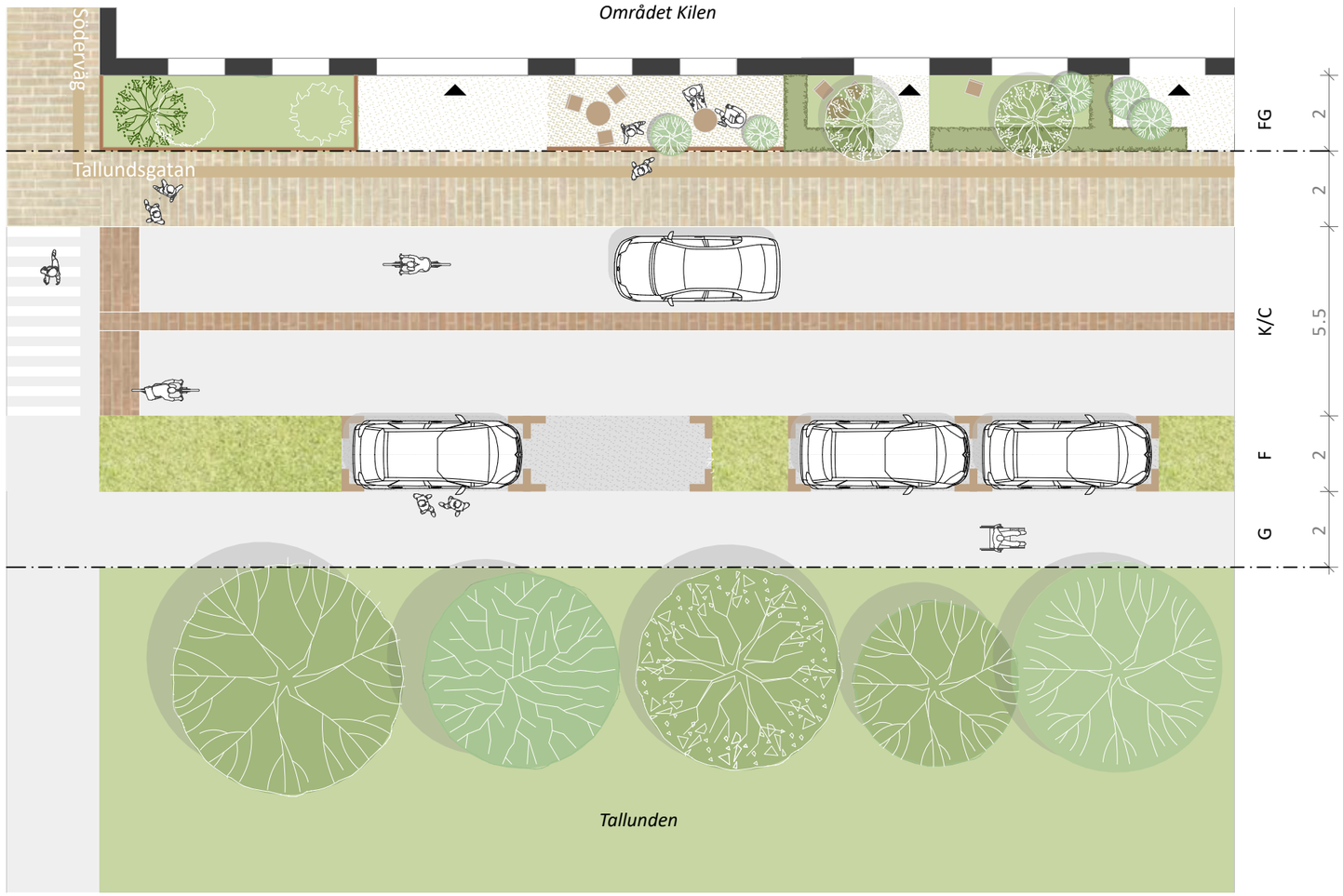
Tallundsgatan
Tallundsgatan idag får mycket av sin karaktär från snedställda parkeringsplatser och stora uppvuxna träd i Tallundsparken. Gatan har en dubbelriktad körbana. Inga trottoarer finns längs gatan.

Här föreslås att Tallundsgatan utformas likt Gothenhofsgatan och Lothargatan men med något smalare mått. Den flexibla zonen (flexzonen) består huvudsakligen av kantstensparkering, som ersätter de snedställda parkeringsplatserna, men kan även innehålla plats för angöring samt mindre inslag av till exempel grönska eller sittplatser.

En detalj som redovisas här och som gäller samtliga lokalgator är att trottoarer och övergångsställen vid Stenkumlaväg och Söderväg görs upphöjda.







- G: Gångbana
- F: Flexyta, främst parkering- och angöringsyta
- K/C: Körbana för cykel och motorfordon
- FG: Förgårdsmark

-·– Fastighetsgräns