

Strukturplan Visborg

direktiv för arbetet med stadsbyggnad inom Visborgsområdet 2016-2025

Godkänd av RF 2016-04-25, § 61

Innehåll

<i>Innehåll</i>	2
MÅL/SYFTE	3
<i>Projektdirektivet</i>	3
BAKGRUND	3
<i>Beslut samt pågående uppdrag inom Visborg med koppling till strukturplanen</i>	5
FÖRSLAG	6
<i>Sammanfattning</i>	6
<i>Avgränsning och läge samt markägförhållanden</i>	9
RIKTLINJER FÖR VISBORG 2015 - 2025	11
<i>Sambandet med staden</i>	11
<i>Attraktivitet & kvalitet</i>	11
<i>Hållbart resande</i>	13
<i>Gestaltning</i>	17
<i>Övergripande grönstruktur</i>	21
GENOMFÖRANDET AV VISBORGS UTBYGGNAD	26
<i>Utbyggnad under kommande tioårsperiod</i>	29
<i>Visborgsområdet som helhet</i>	30
<i>Markanvisning inom Visborg</i>	32
FÖRANKRINGS- OCH ARBETSPROCESS	33
<i>Uppdrag</i>	33
<i>Styrgrupp</i>	33
<i>Projektgrupp</i>	33
<i>Arbetsgrupper</i>	33
<i>Politisk förankring</i>	34
<i>Avslut och fortsatt arbete</i>	34

Dokumentet är indelat i två delar. Ett sammanfattande övergripande ”planförslag” där också genomförandet och ekonomin beskrivs samt en fördjupningsdel där de olika delområdena och huvudfrågorna utvecklas mer ingående och mer preciserade riktlinjer finns redovisade. Fördjupningsdelarna är: Beskrivning av delområden, Att leva och verka i Visborg, Att röra sig i Visborg, Tekniska system samt hälsa och säkerhet.

Mål/syfte

Projektdirektivet

Syftet med strukturplanen för Visborg är att ta fram direktiv för genomförande som grund för en effektiv planerings- och beslutsprocess inom Region Gotland. Strukturplanen blir ett politiskt styrdokument för ett stort geografiskt område, vilket är en nödvändig förutsättning för att lyckas bygga en stad. Den blir ett underlag för framtida detaljplaner och bygglov i ett långsiktigt perspektiv som bidrar till en hållbar, attraktiv och god utbyggnad av Visby.

Detta innebär:

- Att precisera tidigare fastlagda visioner och beslut gällande för området.
- Att ta fram riktlinjer och redovisa markanvändning, gestaltning, social och teknisk infrastruktur.
- Att redovisa en utbyggnadsordning och kostnadsfördelning för exploatering i området inom en 10-årsperiod.
- Att presentera lösningar som bidrar till att Visborg håller en hög miljöprofil.
- Att kunna använda materialet som underlag för marknadsföringsmaterial.

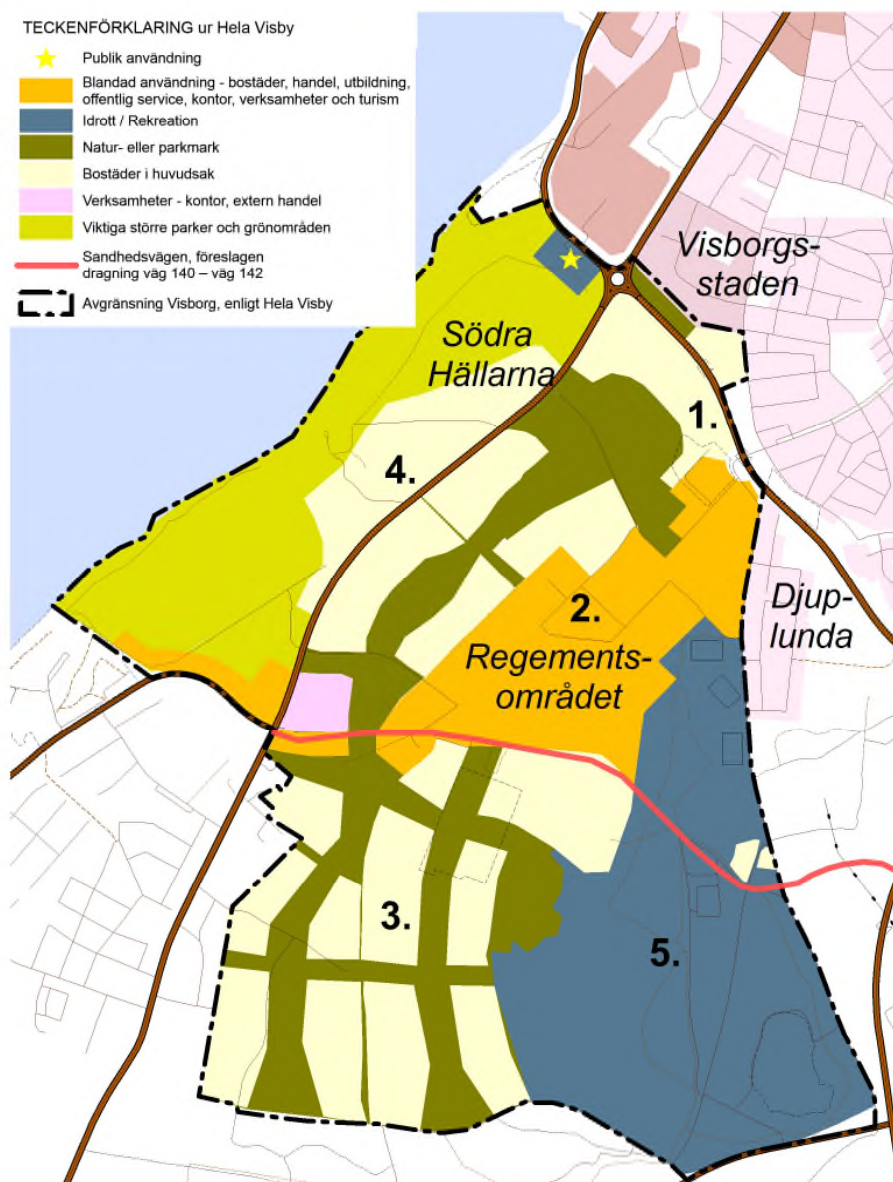
Bakgrund

Ramarna för utvecklingen av Visbys nya stadsdel Visborg har fastlagts i ”Hela Visby - fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025” (KF 2009-12-14 § 172). I den fördjupade översiktsplanen redovisas inom hela Visborgsområdet en sammanlagd utbyggnadsvolym om ca 4 000 bostäder och ca 40 000 kvadratmeter med verksamheter av olika slag. Bebyggelsen är i översiktsplanen fördelad på fem större delområden.

Mål för Visborg och Södra Hällarna enligt ”Hela Visby”

- Visborg och Södra Hällarna ska utvecklas till en stadsdel i Visby som tydligt knyter an till staden.
- Visborgsområdets och Södra Hällarnas utbyggnad påbörjas som en utveckling av staden söderut och som en förtätning av redan bebyggda delar.
- Södra Hällarna är ett stadsnära sammanhängande strövområde med höga naturvärden och rekreativa kvaliteter som ska värnas.
- Idrotten ska ges möjlighet att utvecklas och samordna sig inom det utpekade idrottsområdet.

Uppdraget för strukturplanen utgår från ett beslut i RS 2011-02-17 § 49 och innebär bland annat att området väster om Toftavägen (Södra Hällarna) inte ska exploateras utan utvecklas som ströv- och naturområde. Regionfullmäktige beslutade 2013-02-25 att bilda ett kommunalt naturreservat för Södra Hällarna (laga kraft 2014-08-14). Den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet aktualitetsförklarades av RF 2014-06-16, § 97.



Översikt med delområden och markanvändning enligt den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet - Hela Visby (1 - Norra Visborg, 2 - Regementsområdet, 3 - Villastaden, 4 - Toftavägen, 5 - Idrotts- och rekreativsområdet).

För att uppnå målet med en hel och färdig stad förordas i den fördjupade översiktsplanen att utvecklingen av Visborg ska följa de allmänna planeringsprinciperna, vilket bland annat innebär att bygga vidare på det befintliga och anpassa till omkringliggande miljöer. Det innebär att staden får växa vidare söderut och att upplevelsen av Färjeleden som barriär minskar. Det innebär också att Visborg bör växa inifrån, att den bebyggelse som finns i de centrala delarna kring kasernerna tas tillvara som en viktig tyngdpunkt. När det gäller trafiken så ska den så kallade silningsprincipen tillämpas vilket innebär att vägnätet ska vara sammanhängande och att återvändsgator undviks.

Utgångspunkten för utvecklingen av Visborgsområdet ska vara att hålla en hög profil vad gäller de sociala och miljömässiga hållbarhetsperspektiven. Detta kan uppnås genom att skapa en god infrastruktur som gynnar en hållbar utveckling bland annat genom god tillgänglighet och miljöanpassade transportsystem, bevara och ge tillgång till attraktiva grönområden samt främja sociala strukturer för att motverka segregation och främja integration. Det är också viktigt att utvecklingen är förankrad i den långsiktiga ekonomiska investeringsbudgeten.

Ovanstående ligger till grund för strukturplanens projektdirektiv. Strukturplanen är ett delprojekt under Projekt Visborg.

Beslut samt pågående uppdrag inom Visborg med koppling till strukturplanen

- Fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025 – Hela Visby, antagen av RF 2009-12-14, aktualitetsförklarad av RF 2014-06-16
- Detaljplan för Visborg 1:11, antagen av KF 1974-03-28
- Detaljplan för Kasernområdet, antagen av BN 2007-08-29
- Detaljplan för idrotts- och rekreationsområdet, antagen av RF 2012-10-15
- Detaljplan kv Skenet, antagen av RF 2014-02-20
- Uppdrag detaljplan kv Ljuset & Lyktan. BN 2009-06-17 / 2014-02-20
- Uppdrag detaljplan för Kungsladugården (Leva mm), Södra Hällarna. RS 2014-02-05
- Miljöprogram – uppdrag till ledningskontoret. RS 2011-02-17, ingår i "Hållbarhetsprogram för Visborg", godkänt av RF 2016-04-25
- Socialt program – uppdrag till ledningskontoret. RS 2011-02-17, ingår i "Hållbarhetsprogram för Visborg", godkänt av RF 2016-04-25
- Kommunalt naturreservat "Södra Hällarna", beslut av RF 2013-02-25 (laga kraft 2014-08-14)

FÖRSLAG

Sammanfattning

Förslaget utgör en precisering av fastlagda visioner med en tidshorisont på 10 år, med utgångspunkt i att hela staden. Det redovisar en utbyggnadsordning och kostnadsfördelning för exploatering. Redovisade riktlinjer och lösningar ska underlätta kommande detaljplanläggningar och markanvisningar samt bidra till att Visborg ska hålla en hög miljöprofil och att kostnadstäckning uppnås på lång sikt. När infrastrukturen byggs ut ska hållbart resande prioriteras och gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken ska hela tiden vara i fokus. Materialet ska också fungera som underlag till marknadsföringsmaterial.

Preciseringen innebär att ytor har omfördelats jämfört med den schablonmässiga redovisning av markanvändning som gjordes i Hela Visby. Till exempel har områden med höga naturvärden, både ur ett biologiskt och socialt perspektiv pekats ut. Lämpliga områden för lokala dagvattenmagasin finns också redovisade. Förslaget ger även en antydning om hur bebyggelse- och infrastrukturen samt markanvändningen kan se ut på längre sikt.

Som framtida stadsdel har Visborg ett antal fördelar som kan lyftas fram. Redan idag finns ett stort antal arbetsplatser inom området, ca 1 300 färdas varje dag till Visborg för att arbeta. Det finns här också ett antal serviceinrättningar, både kommersiella och sociala som gör att även människor som inte arbetar inom området besöker restauranger, gym, apotek eller vårdcentral med mera. Här finns också skola och förskola i privat regi. Vidare har Visborg stora naturvärden och kan därför erbjuda framtida boende och besökare goda rekreativsmöjligheter. Dessutom erbjuder det redan etablerade idrottsområdet med sina fotbollsplaner, motionsspår, idrottshallar, promenadstråk och stigar stora möjligheter för en aktiv och meningsfull fritid för dem som väljer att bosätta sig i området. En vanlig vardag beräknas att det i området rör sig ett par tusen arbetande och besökande.

För att uppnå en blandad och levande stadsdel, dygnet runt och även helger, bör Visborg i första hand växa med bostäder. Förslaget innebär att inom avgränsningen för tioårsperioden kan ca 800 bostäder byggas. Ambitionen är att åstadkomma en blandning av bostadstyper (flerbostadshus, radhus, villor) och upplåtelseformer. Avgränsningen utgår från behovsbilden och regionala dokument som t ex bostadsförsörjnings- och exploateringsplanen. Planeringen syftar till att skapa förutsättningar för marknaden att bygga. Utbyggnaden inom tioårsperioden etappindelas med en indelning som har flexibilitet men ändå följer angiven utbyggnadsriktning. Det ges möjlighet att påbörja en exploatering både på privat och regional mark. Förutom förtätning i de centrala delarna inom Regementsområdet finns lämpliga områden för flerbostadshus och stadsradhus i Norra Visborg, norr om Donners hage. För villa- och radhusbebyggelse finns ytor intill idrottsområdet.

I det förslag till grön- och bebyggelsestruktur som är framtaget ligger fokus på att lyfta fram de kvaliteter och funktioner som idag präglar det nuvarande landskapet kring Visborg. Målsättningen är att dessa egenskaper även fortsättningsvis ska vara tydligt framträdande. En grön omgivning med närhet till högkvalitativa parker och naturområden är en trivsselfaktor som ger tydliga avtryck på bostadsmarknaden. En stor del av de grönstråk som föreslås i strukturplan Visborg ligger i nära anslutning till föreslagen bebyggelse.

Bebyggelseutvecklingen koncentreras till den östra delen av Norra Visborg samt till Regementsområdet. Motivet är att skapa förutsättningar för upplevelsen av en "hel stad" såväl inom stadsdelen Visborg som i relationen till hela Visby, där Visborg blir en naturlig del av staden. En förtätning inom Regementsområdet och ny bebyggelse intill infartsvägarna till Visborg stärker sambanden till omgivande bebyggelseområden. Samtidigt kan kostnader för inf-

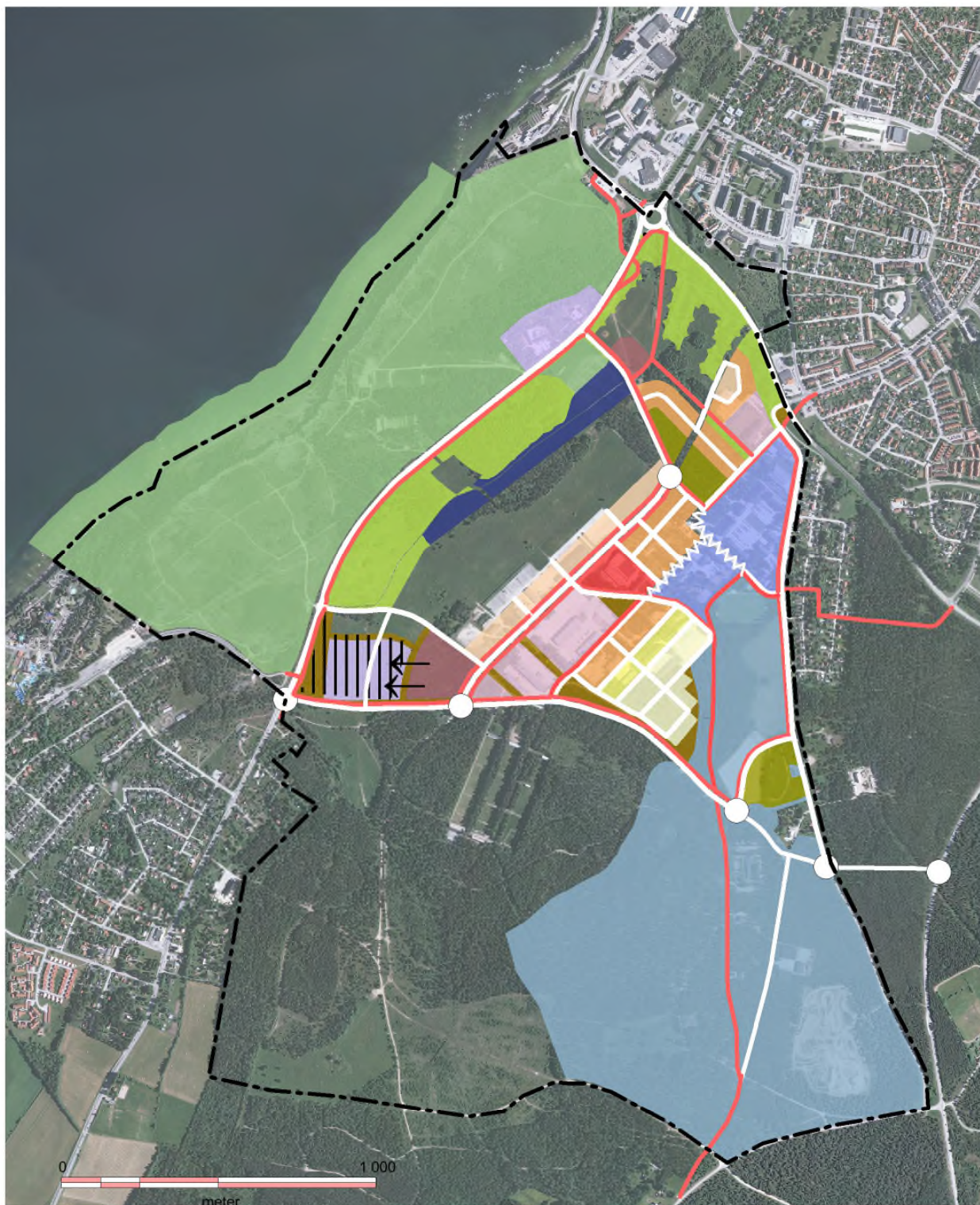
rastrukturutbyggnaden optimeras. Koncentrationen av bebyggelse bidrar också till ett gott underlag för kollektivtrafiken.























För att ge Visborg förutsättningar till att bli en fungerande stadsdel i ett större sammanhang behövs goda fysiska kopplingar mot staden, Vibble och naturreservatet Södra Hällarna. Detta innebär att förbättringar och en utbyggnad behöver göras av gång- och cykelvägar och gator även utanför strukturplanens avgränsning. Särskild omsorg måste läggas på passager för de oskyddade trafikanterna.

Bebyggelsemönstret inom Regementsområdet präglas av kvarter i ett rutnät med befintliga byggnader och tallar som ett starkt stadsbyggnadselement. Generellt bör våningshöjder hållas under trädnivån. Norra Visborg bär tydliga inslag av olika landskapselement, t ex alléer, öppna diken, åkerholmar och f d banvallar. Här kan bebyggelseutvecklingen ha friare former och ta stöd i vegetation och topografi.

Den fortsatta utbyggnaden efter den närmaste tioårsperioden bör ha sin utgångspunkt i de ställningstaganden som nu görs i strukturplanen. Här läggs grunden för en fortsatt effektiv utbyggnad av infrastrukturen med bland annat gång- och cykelvägar, gator och dagvattennät. Värdefulla grön- och rekreationsområden säkerställs också ur ett långsiktigt perspektiv. Målsättningen är att det ska vara enkelt att utveckla Visborg successivt.





	Område med höga naturvärden/ rekreationsvärden		Flerbostadshus och stadsradhus		Vattenpark LOD
	Naturresevat Södra Hällarna		Flerbostadshus		Utredningsområde
	Park		Verksamheter, Kontor		Expansionsriktning
	Rad-/kedjehus		Verksamheter, Handel, Kontor		Cirkulation
	Villor		Skola Förskola		Gata
	Övrig mark/Grönt		Antagen detaljplan - kontor, skola, vård, bostäder, centrum		Gång- och cykelväg
	Centrum		Antagen detaljplan - idrott- och rekreationsområde		Gångfartsområde
					Avgränsning Visborg - enligt Hela Visby

Avgränsning och läge samt markägförhållanden

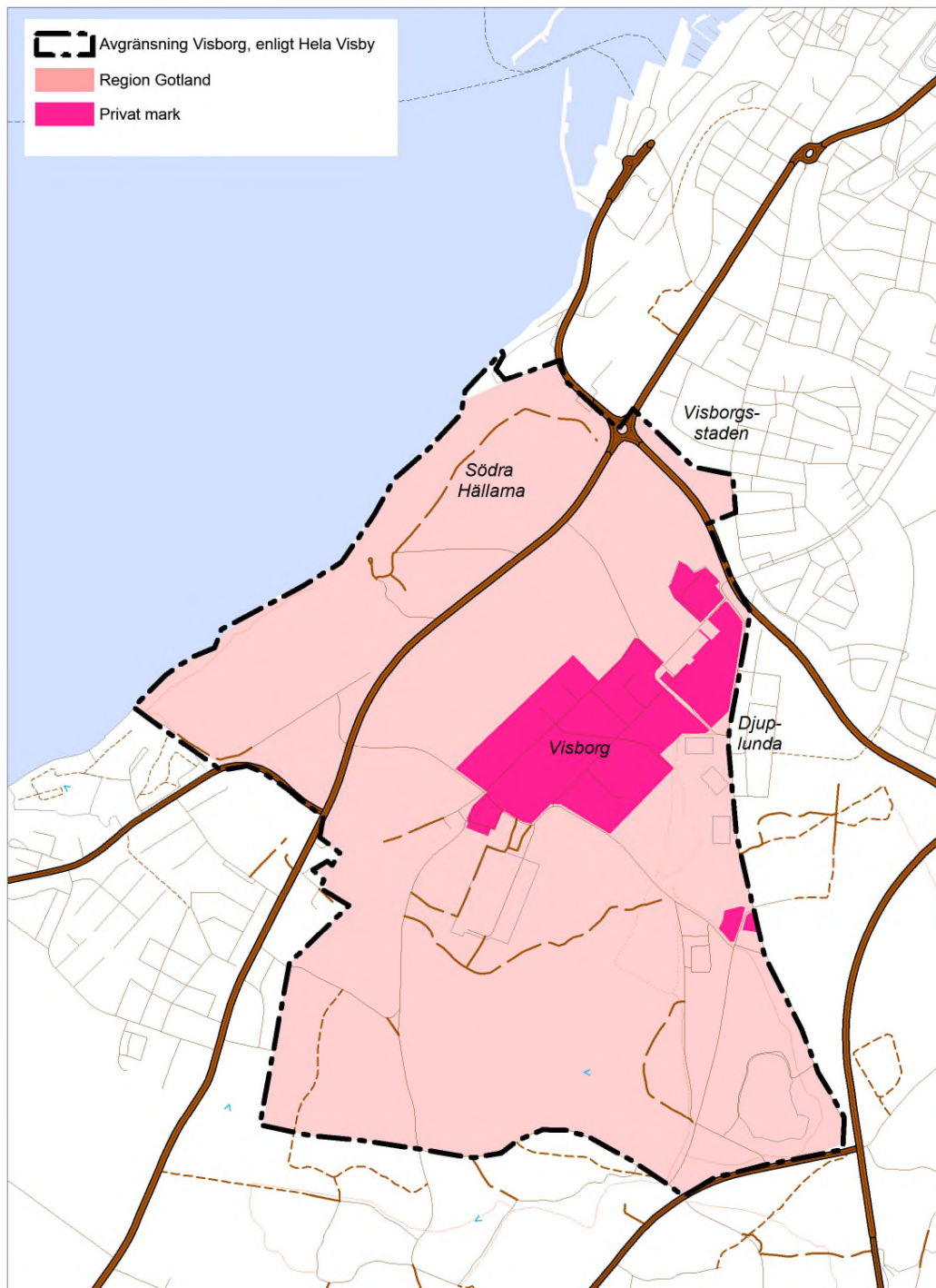
Under den närmaste tioårsperioden föreslås att ny bebyggelse i första hand ska lokaliseras inom Regementsområdet samt inom den östra delen av Norra Visborg med en länk mot Kung Oscars väg. Dessa områden bedöms med god marginal täcka behovet av mark för bostäder och övriga ändamål under de kommande åren. Avgränsningen bedöms ge en kostnadseffektiv utbyggnad av infrastruktur och uppfylla gestaltungs målen om en hel och sammanhållen stad.

Inom området finns fyra antagna detaljplaner. De medger bland annat kontor, skola, vård, bostäder och centrum. Detaljplanen för idrotts- och rekreationsområdet möjliggör en utveckling av området under lång tid. Även områden med långsiktigt höga naturvärden redovisas i strukturplanen, exempelvis naturreservatet Södra Hällarna. Övriga ytor betraktas tillsvidare som framtida utvecklingsområden som ska följa de intentioner som finns redovisade i den fördjupade översiktsplanen Hela Visby tillsammans med de ställningstaganden som görs i strukturplanen.

Området Äppellunden, norr om Färjeleden, har i många sammanhang lyfts fram som ett lämpligt nytt bostadsområde. Inom tioårsperioden kommer troligtvis inte Äppellunden att få någon direkt och naturlig koppling till Visborgsområdet eftersom behovet av en förlängning av Vädursgatan till Stenkumlaväg sannolikt ligger långt fram i tiden. Därför föreslås Äppellunden inte ingå i aktuell strukturplan. Om man väljer att bebygga Äppellunden i närtid ska de generella principerna för förtätning i Hela Visby tillämpas och området ses som en komplettering och förtätning av Visborgs staden. Mark ska i så fall reserveras för en möjlig framtida sammankoppling mellan Vädursgatan och Stenkumlaväg. Även förutsättningarna för en gång- och cykelbro ska beaktas och utredas vidare.

Utanför området för bebyggelseutvecklingen de närmaste tio åren behöver satsningar på infrastruktur (bl a trafik, dagvatten, vatten och avlopp) göras. Exempelvis är en förlängning av Sandhedsvägen österut mot väg 142 och en anslutning mot den kommande cirkulationen Toftavägen/Höglintsvägen viktig i ett tioårigt perspektiv. När Sandhedsvägen är fullt utbyggd bidrar den till en avlastning av Toftavägen och har betydelse för en god trafiksituation kring sporthallen/idrotts- och rekreationsområdet. För de oskyddade trafikanterna är förbättrade samt nya anslutningar till det befintliga gång- och cykelvägnätet i Visby av stor vikt. En säker passage över Toftavägen till Södra Hällarna är också angeläget.

Regementsområdet ägs till stor del av privata fastighetsägare. I övrigt ägs marken i huvudsak av Region Gotland. Ytan för föreslagen bebyggelseutveckling är cirka 130 hektar, idrotts- och rekreationsområdet är cirka 110 hektar. Hela Visborgsområdet, inklusive Södra Hällarna, är cirka 500 hektar stort.



När, var, hur och med vad ska Visborg växa?

Riktlinjer för Visborg 2015 - 2025

- Ny bebyggelse ska ha sin utgångspunkt i stadens form, skala och uttryck och bidra till en god helhetsverkan. Hänsyn ska tas till områdets historik och värdefulla natur- och kulturmiljöer.
- Vid varje planläggning, markanvisning med mera bör man fundera på och planera för hur man länkar till det befintliga och förbereder för det kommande.
- Med hög prioritet ska man investera i ett sammanhängande gång- och cykelnät och i kollektivtrafiken.
- Utveckling ska ske med riktning mot det "hållbara samhället".
- Exploatering ska präglas av kostnadseffektivitet.

Sambandet med staden

Den stora potentialen när det gäller den framtida bostadsutbyggnaden och mark för verksamheter är Visborgsområdet. Norr om Visby begränsar flygbullret, österut vattenskyddet och västerut finns havet. Visborgsområdet har flera goda kvaliteter med närhet till värdefulla grönområden och är beläget på ett cykelvänligt avstånd till Visbys centrum. Avsikten är att området stadsbyggnads- och innehållsmässigt ska integreras med staden, och även på sikt med Vibble. Därför ska sambanden med de omgivande områdena stärkas. Vid planeringen av Visborg har trafiknätets utformning tagit stor hänsyn till områdets kopplingar med resten av staden genom att skapa en gatustruktur där befintliga gång- och cykelstråk förstärks och rustas upp.

Kvartersstrukturen inom Regementsområdet har en tydlig rutnätsstruktur som ska bibehållas medan man inom Norra Visborg kan ha friare former. Detta ger varje delområde sin egen identitet. De olika delarna måste dock hänga samman för en god helhetsupplevelse och orienterbarhet. Varje tillägg i stadsbyggnadsstrukturen ska kopplas till befintlig struktur och skapa förutsättningar för vidare utbyggnad. För orienterbarheten är silningsprincipen särskilt viktig, vilket innebär att vägnätet ska vara sammanhängande och att återvändsgator undviks. Grön-tyor sammanlänkas i möjligaste mån till stråk, fria från bebyggelse.

Genom ett gott samspel mellan en levande stadsdel och en livskraftig stadskärna och centrum, kan en situation åstadkommas där verksamheter inom Visborg inte konkurrerar med stadskärnan utan ger liv åt stadsdelen. Det innebär att goda kommunikationer bör upprätthållas, genom att planera för en väl fungerande kollektivtrafik och bra sammanhängande gång- och cykelstråk. En medvetenhet kring riskerna för utarmning av stadskärnan är en viktig parameter som ska finnas med i planeringen av en utveckling av Visborg. När stadsdelen utvecklas ska bieffekten vara att hela Visby utvecklas. För att stadsdelen ska upplevas som komplett är det också av stor vikt att stadsdelen knyts samman med andra stora målpunkter inom Visbys övriga delar, t ex Campus Gotland, Wisbygymnasiet, sjukhuset, resecentrum, handelsområdet Stenhuggaren, Skarphäll med flera.

Attraktivitet & kvalitet

Stadsdelen Visborg har goda förutsättningar att bli en attraktiv del av Visby och Gotland. Redan idag lockar Visborg mer än 2 000 besökare varje dag till ett stort antal skilda arbetsplatser, skola, restauranger, vårdcentral, idrottsanläggningar, gym, apotek, frisör, bilverkstad och

mycket mer. Inom området har över 1 300 personer sitt arbete och antalet verksamma är nu lika många eller till och med fler än när militärens pansarregemente var baserat här fram till början av 2000-talet. Utan överdrift kan det alltså sägas att arbetet med att fylla det forna militärområdet med arbetstillfällen och aktiviteter har varit lyckosamt.

Visborgsområdet har dessutom en mångfald av möjligheter för den som söker en aktiv och hälsosam fritid. Inom området finns motionsspår, gym, sporthallar, fotbollsplaner, vacker natur, närheten till hav, fina strövområden och stigar, inte minst inom det bildade naturreservatet Södra Hällarna. Dessutom har området en intressant militärhistoria med ett antal väl bevarade byggnader och miljöer.

Med dessa smått unikt goda förutsättningar återstår för Visborg i stort sett bara uppförande av bostäder för att området ska kunna betraktas som en komplett stadsdel med hög attraktion med många besöksanledningar.

När området planläggs för bostäder är det av stor vikt att detta sker med omsorg om områdets unika egenskaper. De olika delområdena bör kopplas samman sinsemellan på ett tydligt och självklart sätt. Det gäller bebyggelse-, grön-, och trafikstruktur samt funktion. Även kopplingen med angränsande områden såsom naturreservatet Södra Hällarna, Vibble, Djuplunda och Visborgsstadens norr om Färjeleden är angeläget. Vid varje planläggning bör man fundera på och planera för hur man länkar till det befintliga och förbereder för det kommande. Istället för att etablera fristående enklaver utan ett självklart samband ska ambitionen vara att bygga vidare på redan existerande bebyggelseområden. För Visborgs utveckling kan man genom att initialt förtäta i områdets centrala delar och sedan låta bebyggelsen växa radiellt utåt i etapper, möjliggöra för stadsdelens identitet att växa fram med ett tydligt centrum. Den gradvisa utbyggnaden inifrån och ut bidrar till att stärka Visborgs identitet över tid.

För de delar av Visborg som föreslås bli aktuella för byggande under de närmaste tio åren, Norra Visborg och Regementsområdet, ska tonvikten i byggandet ligga på flerbostadshus med inslag av radhus. Det finns även efterfrågan på tomter för byggande av småhus i Visbys omedelbara närområde och därför föreslås att det tidigt i den tioåriga perioden även planeras för att tillskapa ett antal småhustomter.

Inom de bostadsområden som skapas är det viktigt att planera för att åstadkomma en vitaliserande mångfald av människor av olika ålder, kön, etnicitet, familjekonstellationer och social tillhörighet. För att locka denna blandning av människor att bosätta sig i området behövs en stor variation av olika boenden, till exempel flerbostadshus med både stora och små lägenheter, radhus, villor och olika kategoriboenden såsom äldreboenden, trygghetsboenden samt ungdoms- och studentlägenheter. En variation av upplåtelseformer är också angelägen, särskilt hyresrätter efterfrågas i dagsläget i Visby. Om denna breda blandning av bostadsalternativ kan erbjudas ger det förutsättningar för att ge området en långsiktig och sund attraktionskraft.

I takt med att stadsdelen växer uppkommer behov av kommunal service såsom nya förskolor och vid en viss punkt i utvecklingen även ny skola för årskurs F-6. En särskild yta för skola och förskola (5 avd) har avsatts norr om Sandhedsvägen, intill Vädursgatan. Möjlighet finns att utöka tomten västerut, inom utredningsområdet. Läget är centralt i ett långsiktigt perspektiv och har närhet till grönområden och naturreservatet Södra Hällarna. Längs Sandhedsvägens norra sida planeras en gång- och cykelväg till idrotts- och rekreationsområdet. Avståndet till sporthallen är knappt 1 km. En förskoletomt för 5 avdelningar reserveras även inom Norra Visborg, intill "Pippitomten".

En viktig del av en attraktiv stadsdel är mötesplatser där människor kan umgås och där livet i staden ges förutsättningar att pågå. För att göra området attraktivt och locka verksamheter till etablering såväl som boende till inflyttning är det viktigt att dessa mötesplatser etableras tidigt. En mötesplats kan utgöras av ett café, men den kan också vara ett torg inom ett kvarter eller en glänta i ett skogsparti intill ett bostadshus. Den nya sporthallen blir en stor mötesplats för idrotten. Särskild fokus ska ägnas åt att göra dessa publika ytor och mötesplatser tillgängliga för alla, även för människor med någon form av funktionsnedsättning.

Omsorg om fortlevnaden för Visbys stadskärna och handel gör att man bör vara restriktiv med att planera för storskalig handel inom Visborg. Istället ska fokus läggas på att bygga vidare på att etablera små verksamheter som kan ge service till de boende i området. Längs huvudstråken, Regementsgatan och Vädursgatan, ska verksamheter kunna etableras i bottenvåningarna. Den yta som pekats ut för externhandel i den fördjupade översiktsplanen för Visby, i Sandhedsvägens anslutning till Toftavägen, ska betraktas som ett utredningsområde för att öka handelsfriheten för framtida markanvändning.



Målpunkter i området. Nya målpunkter i området kommer troligtvis att vara den nya sporthallen, äldreboende, verksamheter, skola, lekpark och bostäder.

Hållbart resande

I Visborg ska det finnas goda förutsättningar för att resa hållbart. Att investera i ett sammanhängande gång- och cykelnät och en högprioriterad kollektivtrafik är en viktig faktor för att främja en hälsosammare livsstil och en hållbar stadsdel. Därför ska gång-, cykel- och kollektivtrafiken prioriteras före biltrafiken i Visborg.

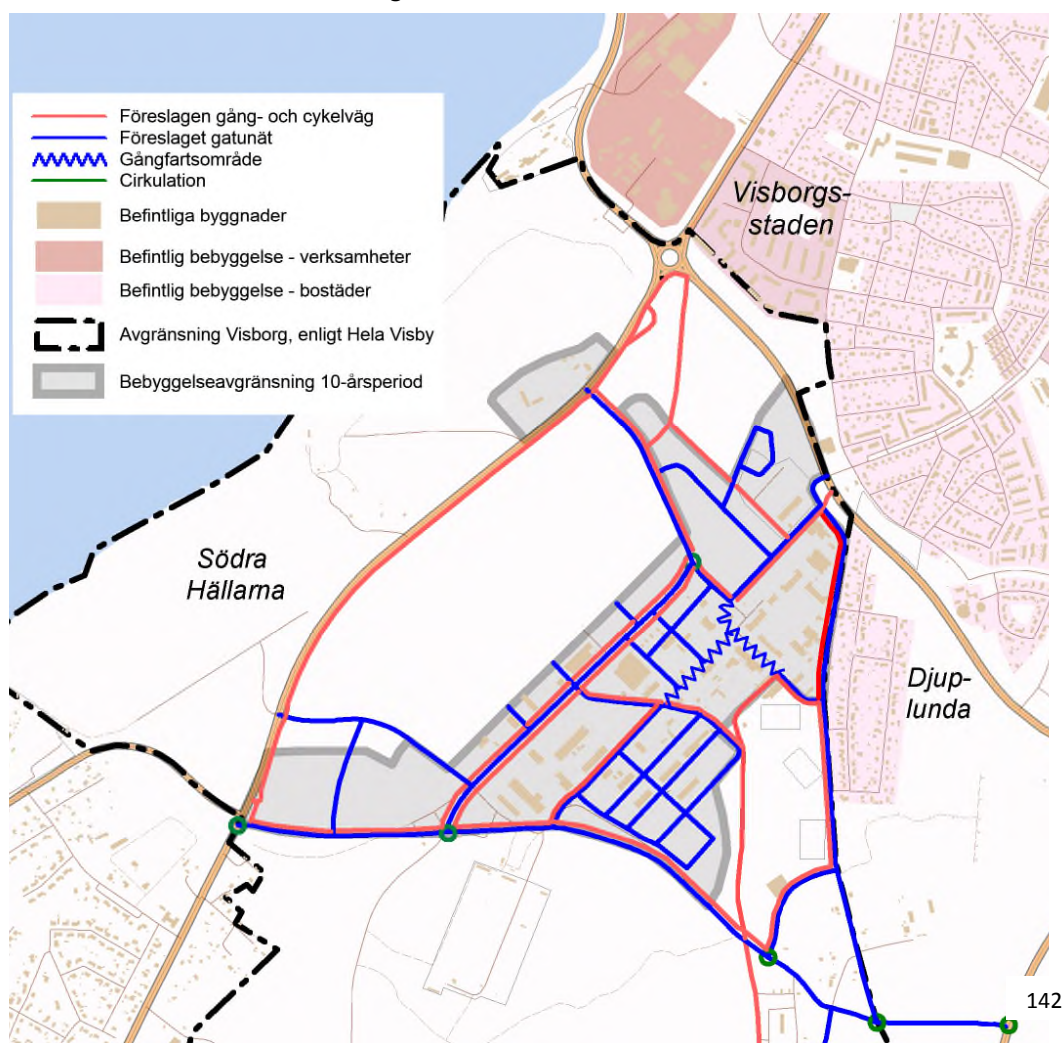
Som boende, verksam eller besökare i området ska det vara ett naturligt och enkelt val att resa med hållbara transportmedel. Avståndet från Visborg till Östercentrum är cirka 3 kilometer och det finns redan idag gena gång- och cykelvägar till området. Möjligheter för att Visborg

ska kunna bli en stadsdel där det naturliga valet är att välja de hållbara transportsätten är därmed mycket goda.

I och med att gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras så ökar även tillgången till olika transportmedel i Visborg ur ett jämställdhetsperspektiv. Tidigare studier har visat på att resmönster och tillgång till transportsystemet skiljer sig mellan kvinnor och män. Skillnaden beror bland annat på inkomst, värderingar, pendlingsavstånd, tillgång till färdmedel och rädsla för våld. För att främja upplevelsen av trygghet och möjligheten till att människor ska välja hållbara sätt att resa bör faktorer som god sikt, belysning, skötsel, främjandet av spontana möten samt goda kopplingar till andra stadsdelar tas hänsyn till vid planering i Visborg.

Övergripande trafikstruktur

Utifrån aspekten hållbart resande och ett perspektiv på tio år föreslås följande övergripande trafikstruktur för stadsdelen Visborg.

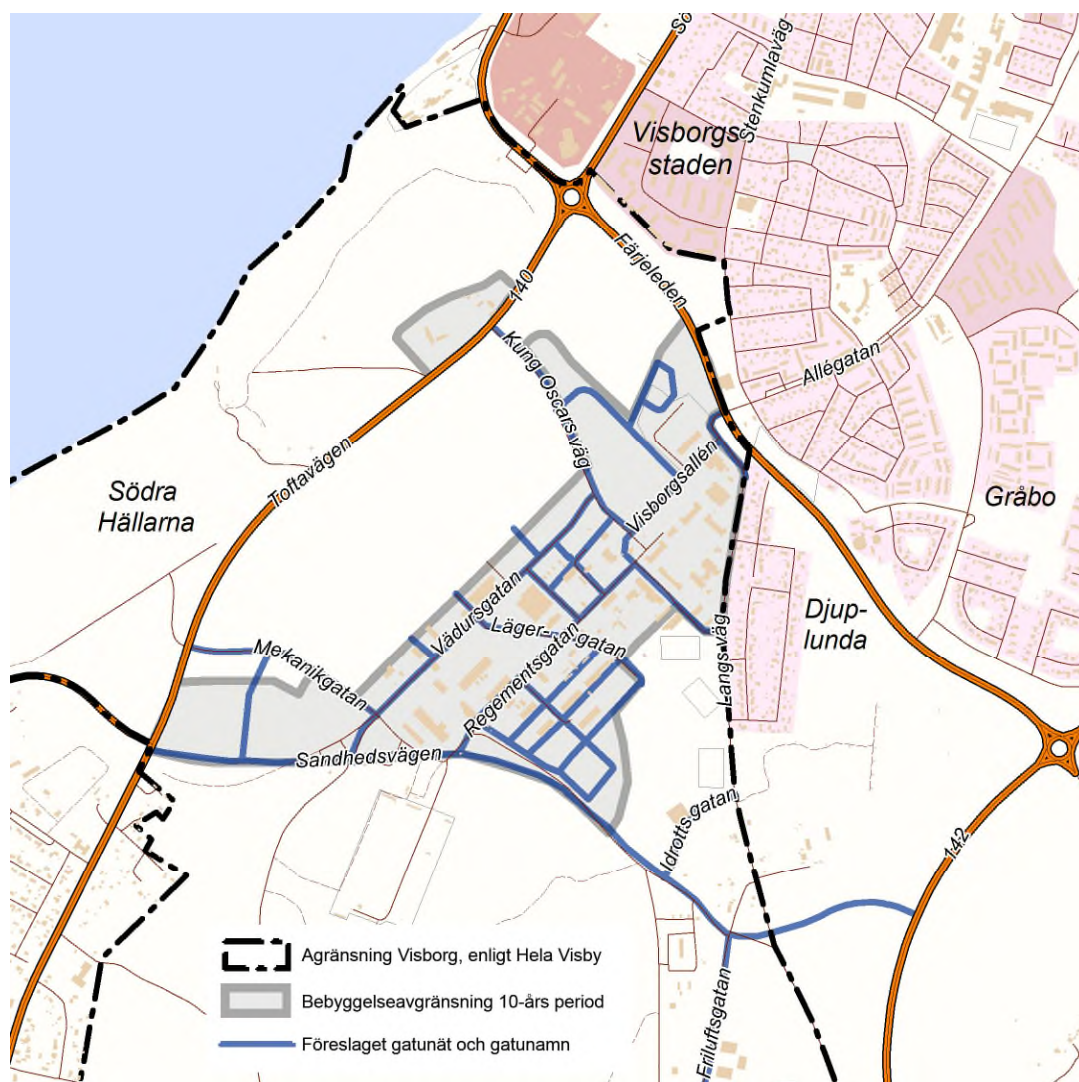


Förslag på övergripande trafikstruktur – 10-årigt perspektiv

I den nya trafikstrukturen förstärks befintliga gång- och cykelkopplingar till och från Visborg. För att öka tryggheten och cykelvägarnas attraktivitet krävs trafiksäkrande åtgärder, såväl i passagerarna i Trafikverkets cirkulationsplats mellan Färjeleden, Toftavägen och Söderväg och i den tunnel som går under Färjeleden i anslutning till Visborgsallén, som i de befintliga cykelstråken längs med Allégatan, Stenkumlaväg och Söderväg.

Nya gång- och cykelvägar föreslås från cirkulationsplatsen i korsningen mellan Färjeleden och Toftavägen, dels mot Visborgsallén och dels mot Kung Oscars väg. Kung Oscars väg får en gång- och cykelväg på den norra sidan av vägen mellan Toftavägen och Visborgsallén. Utöver dessa kommer även nya gång- och cykelvägar att anläggas på båda sidor av Vädursgatan, på den östra sidan av Regementsgatan, den norra sidan av Läbergatan, västra sidan av Langs väg, norra sidan av Sandhedsvägen mellan Toftavägen och arenahallen samt genom skogen från Visborgsallén till de nya start- och målpunkterna för motionsspåren som kommer att ligga söder om Sandhedsvägen.

På delar av Visborgsallén och den norra delen av Regementsgatan skapas ett "shared space" som regleras som ett gångfartsområde, vilket innebär att ett gemensamt utrymme skapas för alla trafikarter. Fordonstrafiken går i låg hastighet vilket innebär att trafikanterna har god möjlighet att samspele med varandra.



Förslag på gatunamn.

För fordonstrafik kommer flera befintliga gator att rustas upp: Kung Oscars väg, Vädursgatan, Regementsgatan, Läbergatan samt den nuvarande sträckningen av Sandhedsvägen mellan Toftavägen och Vädursgatan, som kommer att få namnet Mekanikgatan. Nya gator anläggs för att skapa god tillgänglighet både inom och till området. Sandhedsvägen byggs om och rätas ut och får en dragning i väst-östlig riktning från Toftavägen väg 140 till länsväg 142. Den bidrar till

en avlastning av Toftavägen och har betydelse för en god trafiksituation kring arenahallen och idrotts- och rekreationsområdet.

Gångtrafik

Attraktiva gångstråk ska sammanbinda grönområden och bebyggelse. Gröna stråk fungerar som viktiga promenadstråk i stadsmiljön. De ska också nyttjas som sammanbindande övergångar mellan olika stadsdelar. Trafiksäkerheten måste vara god för fotgängare i både korsningar och längs sträckor, därför ska gångpassager hastighetssäkras med jämna mellanrum till max 30 km/tim. För att minska den barriär som gator kan utgöra kan gångpassager även regleras, ha mittrefug, eller göras planskild.

I Visborg ska gångtrafiknätet vara tillgänglighetsanpassat för människor med funktionsnedsättningar samt vara sammanhängande, säkert, tryggt och estetiskt tilltalande. Gångvägarna ska ha en bredd på minimalt 2 meter vid nybyggnation och vara fria från hinder. I området ska upplevelsen av trygghet i relation till trafik vara god så att varken barn, föräldrar eller andra behöver vara bekymrade i området. Gångvägar och banor ska även prioriteras före bilvägar vid drift och underhållsåtgärder samt vid snöröjning.

Cykeltrafik

Målsättningen är att cykeln ska bli ett attraktivt och konkurrenskraftigt transportmedel gentemot bilen genom att skapa ett sammanhängande huvudnät av cykelvägar. Framkomligheten för cykel inom Visborg ska vara god. Det ska vara enkelt och smidigt att cykla. En god planerad cykelinfrastruktur innebär få konflikter med andra trafikslag och gena förbindelser.

Cykelvägnätet ska utformas på ett trafiksäkert sätt, med hastighetssäkrade passager till 30 km/tim. Där det är möjligt ska gång- och cykelvägarna vara minst 4 meter breda för att gång- och cykeltrafik ska kunna separeras från varandra. Cyklisterna ska erbjudas bra och säkra cykel-parkeringar, vilket ska finnas vid entréer till bostäder, arbetsplatser, butiker och annan service samt målpunkter och vid busshållplatser. Det är också viktigt med en god cykelvägvisning och belysning.

Kollektivtrafik

Den viktigaste förutsättningen för en effektiv och attraktiv kollektivtrafik är en god samplanering mellan linjenätets uppbyggnad och bebyggelsen i form av bostäder, arbetsplatser och besökspunkter av olika slag samt att skapa en så god samverkan mellan de olika trafikslagen som möjligt.

För att öka tillgängligheten med kollektivtrafik till Visborg föreslås förlängningar av befintliga busslinjer samt även på sikt en ny, kompletterande linjesträckning. Exempelvis föreslås en förlängning av stadstrafikens linje 1 till arenahallen/idrotts- och rekreationsområdet och en omdragning av landsbygdslinje 10 in till Visborg.

Biltrafik

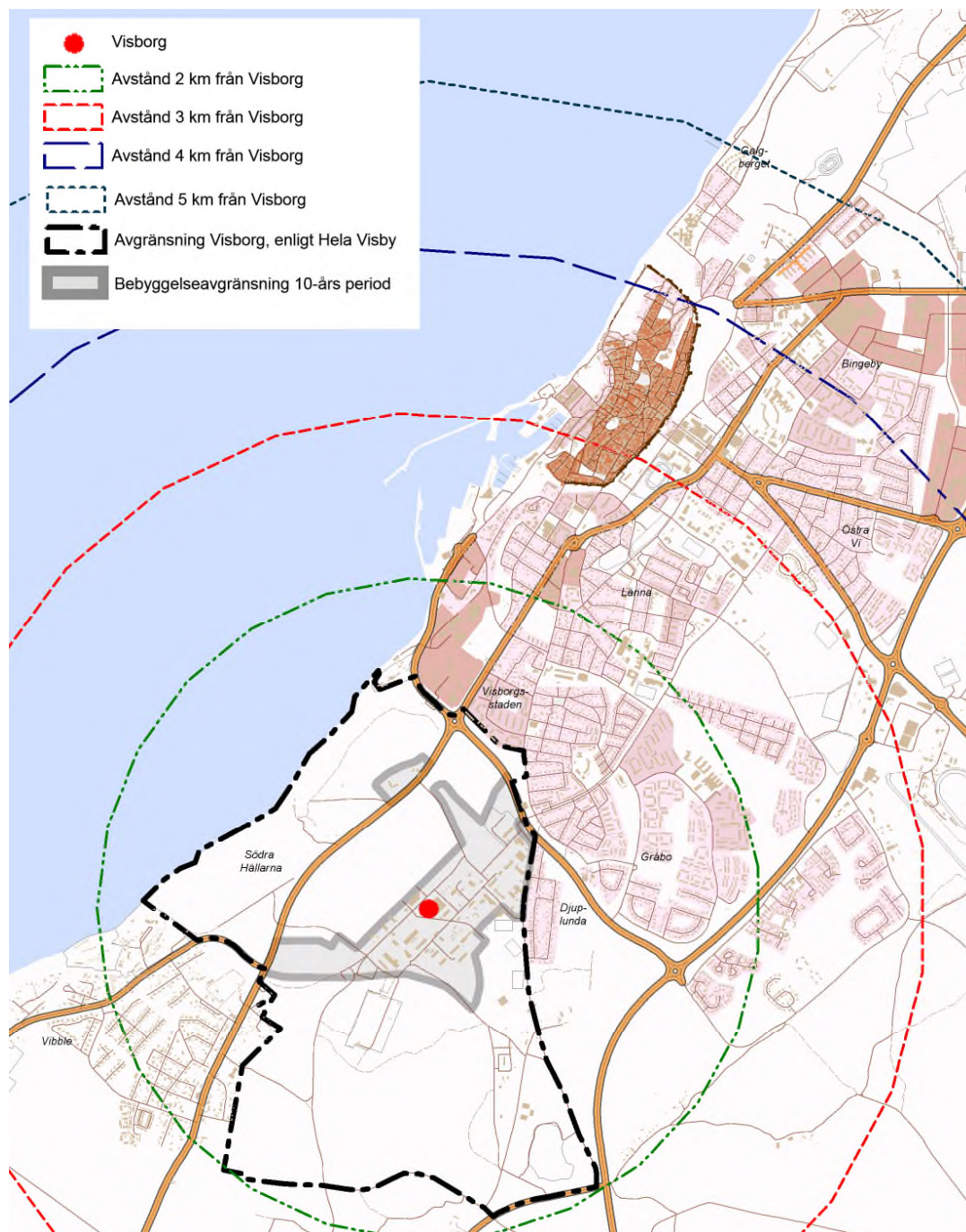
För att minska bilanvändningen måste markanvändningen styras och de hållbara trafikslagen måste få ta mer plats i gaturummet. Utformningen av gatunätet ska visa att gång-, cykel- och kollektivtrafiken prioriteras, bland annat genom hastighetssäkrade passager.

Tillgången på parkeringsplatser har en tydlig påverkan på biltrafiken. Att planera för en hållbar stadsdel bör innebära att bilparkeringar får bära sina egna kostnader utan subventioner. Billig parkering i nära anslutning till bostad och arbete skapar en ojämn konkurrenssituation mot andra transportslag såsom kollektivtrafik och gång och cykel.

I Visborg ska istället flexibelt parkeringstal tillämpas. Det innebär att lägre parkeringstal kan tillåtas om till exempel en bil- eller cykelpool anordnas, eller om det finns bra cykelvägar och

bra kollektivtrafik i anslutning till bostäder, arbetsplatser, butiker och annan service samt målpunkter. En policy för flexibelt parkeringstal för Visborg bör tas fram.

Ytterligare riktlinjer kopplade till trafikinfrastrukturen finns beskrivet i fördjupningsdelen "Att röra sig i Visborg".



Avstånd från en centrumpunkt i Visborg

Gestaltning

Där det medeltida gatunätet slutar vid Visby ringmur tar en modern stad vid, med en mer upplöst gatustruktur och bebyggelse. Visby utanför stadsmuren är, till bebyggelsen sett, en relativt brokig stad där våningsantalet sällan överskrider 3-4 våningar. Utanför stadsmuren har Visby vuxit fram som en relativt gles villastad under 1900-talet. Få platser utanför innerstaden

har tydliga stadsmässiga kvaliteter med en blandning av funktioner och verksamheter. Bostadsområden som Södervärn och handelsområden som Stenhuggaren är relativt renodlade till sin karaktär. Visborg erbjuder en möjlighet att utveckla en annan slags stadsdel, med blandade funktioner och genomtänkta publika platser i områdets centrala delar. Utan att behöva konkurrera med den täta stadskaraktären i Visby innerstad kan ändå Visborg utgöra en attraktiv och blandad stadsmiljö, ett urbant alternativ utanför stadskärnan.



Illustration av förslag till exploateringsgrad och våningsantal

För att uppnå önskade kvaliteter handlar det om att bygga samman och skapa kontinuerliga stadsrum. På så sätt skapas bestående värden, inte enbart för de som flyttar in utan också för alla de som rör sig i stadsdelen. Skalan ska hållas mänsklig, vara låg och relativt tät vilket ändå ger en hög exploatering. I den höga staden behövs stora ytor mellan husen för att få tillräckligt med sol och ljus samt för att lösa parkeringsbehoven. I den täta och låga staden uppnås goda boendekvaliteter och trafik och parkering kan integreras på ett enklare sätt. Generellt bör våningshöjder hållas under trädnivå, där ofta tallarna är ett starkt stadsbyggnadselement. Det är viktigt att försöka undvika att mellanrum "utan mening" uppkommer när Visborg byggs ut. Stadsdelen ska även under utbyggnadstiden upplevas så hel och färdig som möjligt.



Bebyggelsemönstret i Regementsområdet präglas av kvarter i ett rutnät vilket man bör ta fasta på. I Norra Visborg kan strukturen bli mer organisk och utgå från natur och topografi. En annan viktig del av upplevelsen av staden är dess siluetter. Den nya stadsdelen Visborg kommer att upplevas från exempelvis Toftavägen, vilket kräver en särskild omsorg om den nya bebyggelsens arkitektur i det stora landskapsrummet. Ny bebyggelse ska planeras och byggas med hänsyn till stadslandskapets helhetsverkan.

De olika delområdena beskrivs närmare i fördjupningsdelen.

Kulturmiljö & fornlämningar

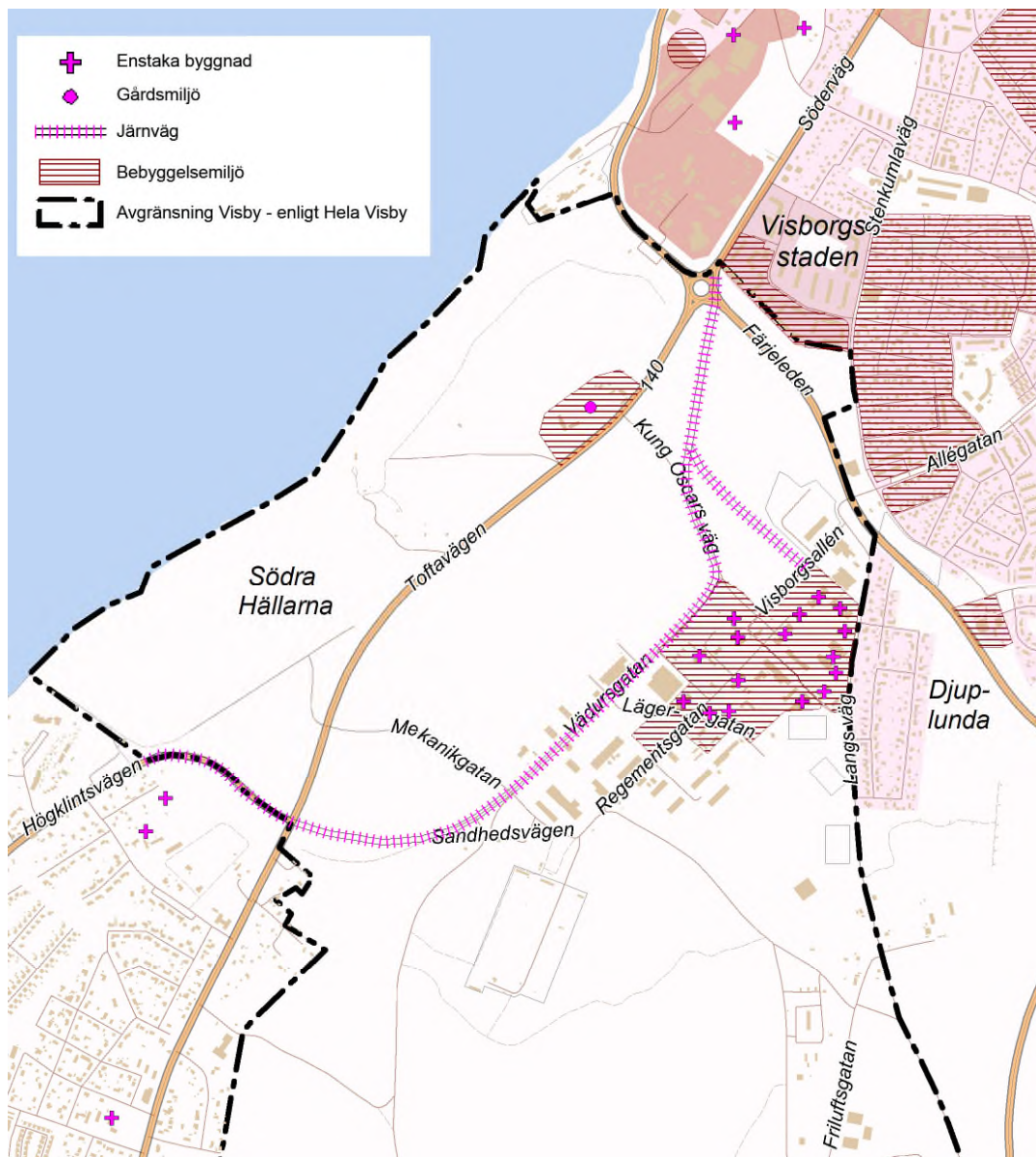
De viktigaste delarna av historien utgörs framför allt av Kungsladugården, som kvarligger på sin ursprungliga plats, men också den militära närvaron sätter sin prägel på landskapet. Kungsladugården etablerades sannolikt på 1400-talet och vägstrukturen har en mycket lång kontinuitet. Området har genomgått mycket begränsade landskapsförändringar. Kända fornlämningar inom området är bland annat en milsten och två minnesstenar, däribland Oscarsstenen. I naturreservatet Södra hållarna har man funnit rester av en stenåldersboplats, kalkugn samt postament för telegrafstolpar. Lösfynd som hittades vid anläggandet av järnvägen indikerar på en vikingatida begravningsplats. Oscarsstenen bör stå kvar, men skulle eventuellt kunna flyttas en bit söderut till platsen för flockskivlingen (naturreservat), söder om Kung Oscars väg.

En del i Kungsladugårdens historia utgörs av de torp som lydde under gården under 1800-talet och början av 1900-talet. Vid torpstället mellan Toftavägen och Sandhedsvägen finns rester av husgrunder och i området skulle man kunna visa landskapets utveckling genom att förtydliga torpmiljön. Ett av torpställena utgörs av Pippihusets tomt. Detta torp användes som förvaltarbostad fram till 1969. Pippihusets trädgård är ett fint inslag i strövområdet och markerar platsen för huset. Hänsyn bör tas till växtvalet vid nyplantering på platsen.

Den gamla järnvägsdragningen genom Norra Visborg bör bevaras och gärna accentueras. Alla åtgärder som innebär ingrepp i fornlämning kräver tillstånd från länsstyrelsen.

Inom de centrala delarna av Regementsområdet, intill kasernområdet, är bebyggelsemiljön och även vissa byggnader särskilt värdefulla. Byggnaderna har ett miljöskapande värde och vissa byggnader har en stark identitet i sig. Längre söderut inom Regementsområdet finns låg men storskalig bebyggelse och området kan där tåla en ganska stor förändring. Våningshöjder bör dock hållas under trädnivå och strukturen anpassas till rutnätet. Det finns även en historisk generell aspekt i grönstrukturen som bör bevaras, i form av de stora tallar och partier av natur som har sparats och skötts av militären under lång tid.

Nedanstående karta redovisar en kulturhistorisk bedömning av området.



Enstaka byggnad

Kulturhistoriskt värdefull byggnad – byggnaderna får inte förvanskas. Vid om- och tillbyggnader ska en antikvarisk förundersökning ligga till grund för projekteringen.

Gårdsmiljö

Kulturhistoriskt värdefull gårdsmiljö – byggnaderna får inte förvanskas. Vid om- och tillbyggnader ska en antikvarisk förundersökning ligga till grund för projekteringen.

Bebyggelsemiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö – nya byggnader ska anpassas till befintliga byggnaders utformning avseende material och skala. Stor respekt ska visas befintlig struktur av gator och träd-dungar. Byggnaderna har ett miljöskapande värde – anpassning till befintlig struktur av gatunät och grönområden bör ske. Våningshöjder bör hållas under träd-nivå.

Övergripande grönstruktur

I det förslag till grön- och bebyggelsestruktur som är framtaget ligger fokus på att lyfta fram de kvaliteter och funktioner som idag präglar det nuvarande landskapet. Målsättningen är att dessa egenskaper även fortsättningsvis ska vara tydligt framträdande.

En grön omgivning med närhet till högkvalitativa parker och naturområden ökar trivselfaktorn och är attraktivt på bostadsmarknaden. En stor del av de grönstråk som föreslås i strukturplan Visborg ligger i nära anslutning till föreslagen bebyggelse. Tillgången till den bostadsnära naturen i området ger goda förutsättningar för ett kvalitetsboende och möjliggör för en bra livsmiljö med plats för lek, promenader, naturupplevelser och avkoppling.

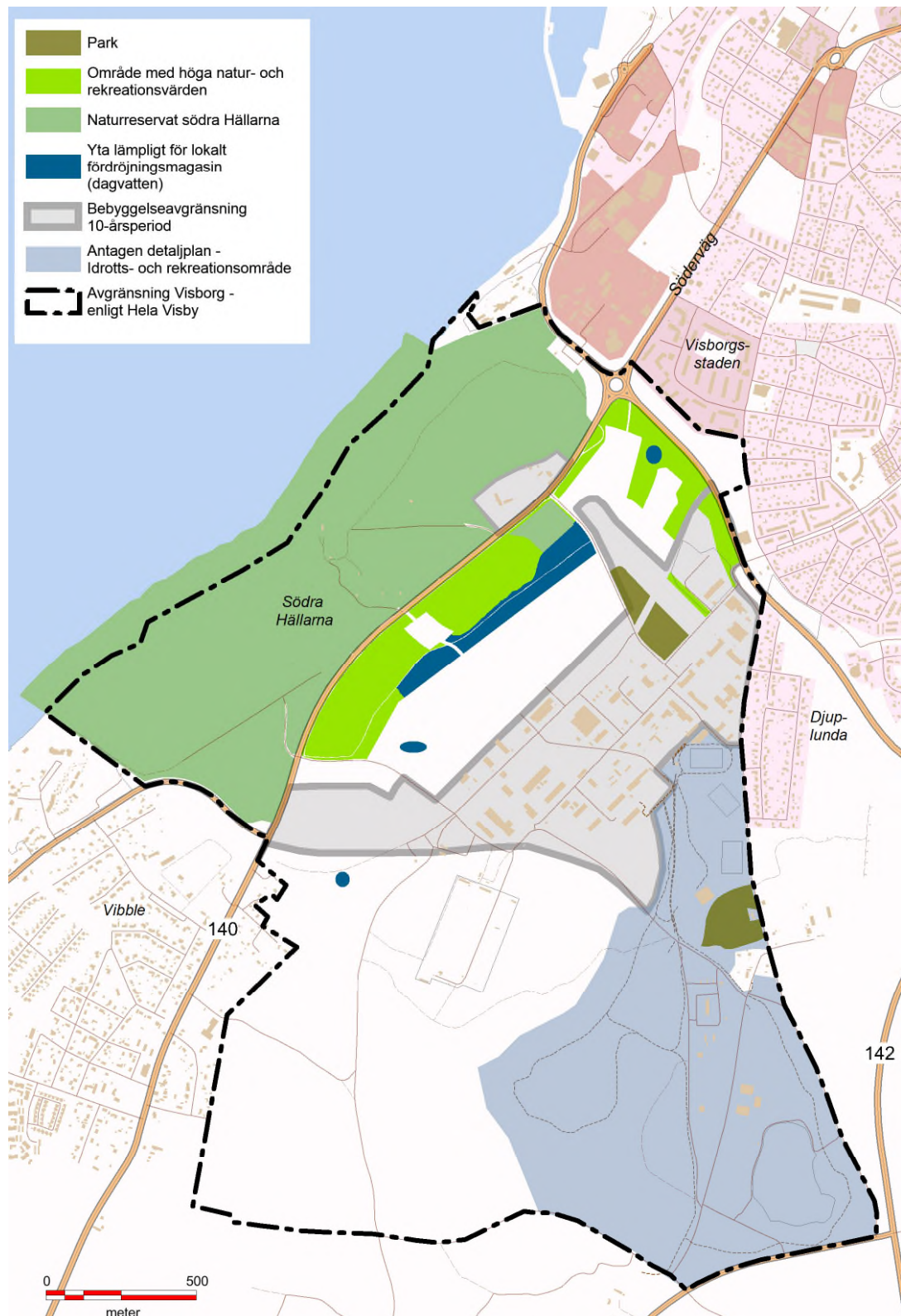
Grönstråken byggs upp av gröna områden och länkar som är lätta att röra sig i och som inte bryts av kraftiga barriärer. Med gröna områden avses områden som har vistelseyta och som är allmänt tillgängliga och attraktiva för samvaro, lek och rekreation. Gröna länkar fungerar som förbindelser mellan dessa gröna områden. Länkarna är ofta smala och används för förflyttning mellan grönytor, men de kan även ha eget vistelsevärde.

Utöver dessa grönstråk redovisar grönstrukturen även andra typer av värden som t ex odlingslotter och småbiotoper från äldre odlingslandskap. Områden som inte står i direkt anknytning till föreslagna grönstråk men som ändå är betydelsefulla att beakta ur ett grönperspektiv.

Grönstråket för Norra Visborg har sin vidare sträckning också öster om Toftavägen. I denna del ingår både länk och områden med ett tydligt och väl avgränsat landskapsrum med tillhörande hagmark som övergår i alvarmark.



Del av grönstråk öster om Toftavägen med ett tydligt uttalat landskapsrum. En förskjutning i grönstråket bidrar till att bryta alltför långa siktstråk i en annars mer tilltagande öppen och storskalig omgivning.



Det finns ett stort behov av större parker och grönområden i städer. Avståndet från bostaden bör inte överskrida 300 meter. Inom hela området finns värdefulla grönmiljöer som kan ge framtida bebyggelsemiljöer stora kvaliteter. Det finns också ett stort ekonomiskt värde i att inte behöva plantera så mycket nytt vid en exploatering. Därför är det särskilt viktigt att ta tillvara den vegetation som ger respektive område dess karaktär.

Utöver att värna utpekade större grönområden görs detta lämpligen genom att spara s k "fickparker", vilket innebär att bland annat grupper av träd sparas, antingen på kvarters- eller allmän platsmark och att småparker utvecklas. Insprängda "parker" ger mer känsla av grönområde än enstaka träd. Vid exploatering ändras ofta markförhållanden och enstaka träd har svårare att överleva än vad hela partier av träd har. En variation av trädader och fickparker eller grupper av träd ger ett omväxlande intryck. För att ytterligare säkra grupper eller enstaka trädindivider kan detta skrivas in i framtida detaljplaner och exploateringsavtal.

Stadens gröna struktur har en stor roll i att ta emot stora dagvattenflöden. Den kan både bromsa upp och magasinera vattnet, vilket gör att avrinningen fördröjs och kan också fungera som utjämningsmagasin vid kraftiga regn. En öppen dagvattenhantering kan med fördel tillämpas i bostadskvarter, parker och grönområden. Detta möjliggör både estetiska kvaliteter och ett rikare växt- och djurliv. Det finns också en pedagogisk vinst i att synliggöra vattnets kretslopp.

Strukturplanen föreslår att en större dammanläggning anläggs inom Visborgsområdets norra avrinningsområde (A1, se fördjupningsdelen). Området utgörs av ett smalt, drygt 5 ha stort markområde som sträcker sig mellan de två skogsområdena öster om Toftavägen.

Själva vattenytan bör inte vara mindre än 37 000 m² med ett genomsnittsdjup på 1,3 meter. Anläggningen bör utformas som ett system av dammar med olika bredd, form, växtlighet och vattendjup och kan bli ett omtyckt cykel- och promenadstråk.

Anläggningen kan dimensioneras så att den får kapacitet att omhänderta och rena dagvatten och snömassor från de övriga delar av södra Visby som ligger inom Visbys sekundära vattenskyddsområde. Kapaciteten i dammanläggningen är beräknad att klara ett tjugooårsregn, men uppehållstiden krymper då ned mot 0,5 timmar. Inför exploatering måste en detaljerad dagvattenutredning göras där förhållandena kring detta utreds och hur lokalt omhändertagande av dagvatten rent allmänt ska lösas visavi kvarters- och gatustruktur samt park- och naturmiljöer på ett kostnadseffektivt sätt.



Exempel. Enköping behandlar ungefär hälften av sitt dagvatten i en anlagd vattenpark med en total volym på cirka 35 000 m³. Områdets estetiska och biologiska värden i kombination med lättillgängliga gångvägar och broar gör det till ett populärt rekreationsområde.

Parker

Inom området finns två allmänna större parker redovisade:

Donners hage i södra delen av Norra Visborg som kan utvecklas till en stadsdelspark med en områdeslekplats. Parkens karaktär av betad hagmark och välskött tätortsnära skog bör eftersträvas.

Idrottslunden intill nya sporthallen. Eftersom området byggs upp runt idén av ett idrotts- och friluftsområde är känslan av rekreation viktig att bevara. I anslutning till idrottshallen, där många besökare kommer att visas, bör en lekplats anläggas med inriktning mot idrott, rörelse och motorik. En sådan lekplats skulle komplettera områdeslekplatsen i Donners hage.

Dessutom finns en mindre park, Regementsparken, i anslutning till kasernområdet där en historisk miljö bör bevaras i form av de stora träd och den parkkaraktär som har formats och skötts av militären under lång tid. Det är viktigt att anpassa ambitionsnivån för utvecklingen av parker efter den driftsbudget som avsätts.

Stadsodling

Vid varje bostadsprojekt bör behovet av odlingslotter analyseras. Stadsodling och intresset för kolonilottsinnehav har generellt sett ökat både nationellt och internationellt. Att odla själv för eget hushåll och ur en hälsoaspekt ligger i tiden och även regionalt har vi en efterfrågan av fler odlingslotter och alternativa odlingsplatser. Stadsodling är ett viktigt inslag i hälsoperspektivet i samhället. Att odla och arbeta med kroppen är dokumenterat bra för hälsan.

Det är av stor vikt att möjligheter till odling i framtida planering integreras inne i bostadsområden och inte placeras i utkanten då det ofta blir instängslat och otillgängligt. Det är en fördel om odlingsområdet ligger på gång- och cykelavstånd samt att det går att nå med hjälp av kollektivtrafik. Möjligheter bör även finnas för stadsodling att bli en integrerad del i parkerna i området, och odlingsområden som ligger på parkmark eller allmän platsmark ska hållas tillgängliga för allmänheten.

Inslag av odling i stadsdelsparker eller i bostadsmiljöer kan ofta fungera som en mötesplats och skapa gemenskap i ett område. Det är också viktigt att möjliggöra odling för alla kategorier av boende med odlingsintresse till exempel pensionärer, rörelsehindrade, individen som bara vill ha en begränsad odling, småbarnsfamiljer med lite tid. Genom att erbjuda områden med mindre odlingslotter, pallkragar, större odlingspartier där alla odlar tillsammans kan man möta flera olika behov av stadsodling.

Visborgsområdets naturvärden

I området finns stora skogar, äldre ängs- och betesmarker, öppna sandblottor, våtområden och alvarmarker. En större naturvärdesinventering har genomförts i Visborgsområdet som på sina håll hyser höga naturvärden, främst för insekter, marksvampar och kärlväxter. Tillsammans med de äldsta delarna av skogen och de åldriga träden så är det mest värdefulla området motorcrossbanan i den sydöstra delen av idrotts- och rekreationsområdet. Där har mycket intressanta fynd av insekter gjorts varav en del bara är kända på Gotland i hela norra Europa.

Närmast Toftavägen finns områden med värdefull tallskog och alvarmark. De äldsta tallarna har en uppskattad ålder på ca 150 år. En lämplig skötselåtgärd för tallskogen kan vara stängselning och bete. Alvarmarken är i den västra delen typisk med tydliga kalkstenshällar. Det är en fin plats samt viktig för olika alvarväxter och insekter. Den är känslig mot exploatering och för igenväxning. Med någon form av slåtter kan värdena i den västra delen bevaras.

I norra Visborg finns ett antal biotopskyddade alléer som är viktiga ur flera perspektiv. Träden är viktiga för insekter, lavar, mossor och svampar knutna till gamla träd. Alléerna utgör även

viktiga spridningslinjer för dessa organismer. Alléerna har även höga kulturmiljövärden. På gräsmarken söder om Oscarsstenen förekommer den mycket sällsynta svampen flockskivlingen som i stort sett bara finns på den platsen i norra Europa. Denna gräsyta är idag en del av naturreservatet Södra Hällarna.

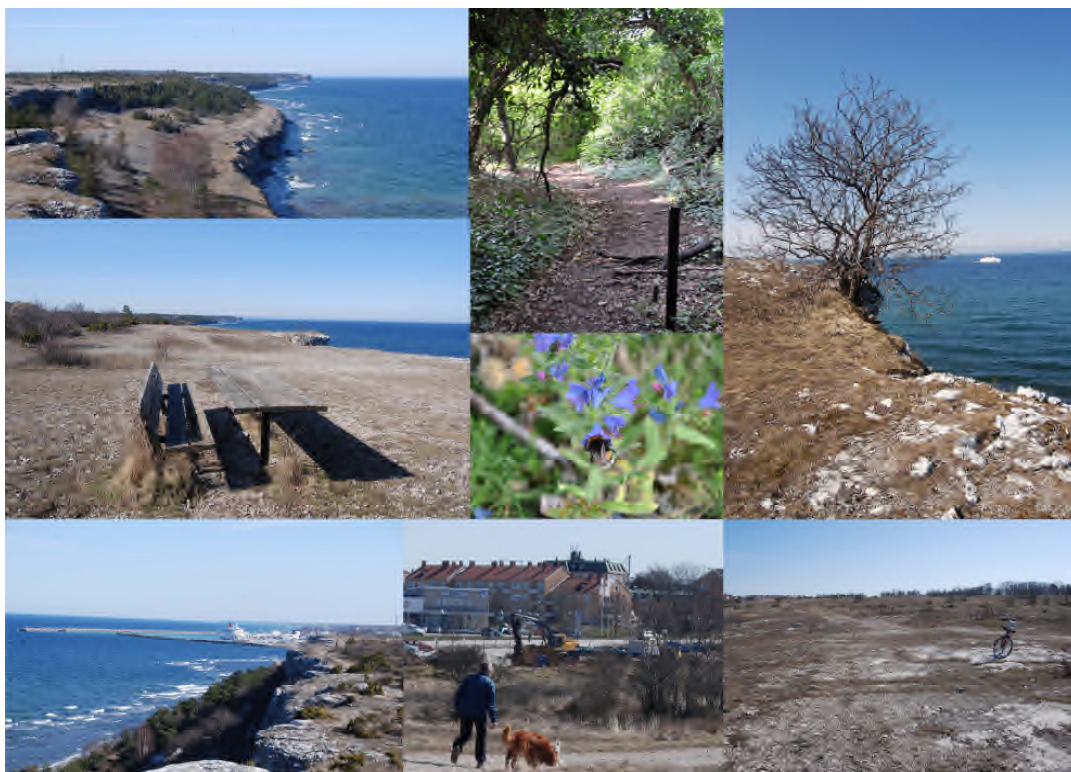
I naturvärdesinventeringen för Visborg 2011-2013 (Calluna AB) presenteras förslag på skötsel för de olika naturtyperna.

Naturreservatet Södra Hällarna

Kungsladugårdshällarna, även kallat Södra Hällarna, är ett attraktivt natur- och rekreationsområde som sträcker sig längs kusten från ytterkanten av Visby söderut mot Vibble. Områdets höga naturvärden har varit kända under lång tid. Regionfullmäktiges beslut, 2013-03-25, att Södra Hällarna skulle inrättas som naturreservat enligt 7 kap 4 § miljöbalken med avgränsning, syfte och reservatsföreskrifter vann laga kraft 2014-08-14.

Reservatets huvudsakliga syfte är att skydda och sköta ett mycket naturskönt område med stor betydelse för allmänhetens rekreation samt bevara detta långsiktigt för kommande generationer. Syftet är också att skydda och skapa gynnsamma förhållanden för ett stort antal skyddsvärda arter av växter och djur som lever inom området.

För tillgängligheten till området är det viktigt att skapa tydliga och välkomnande entréer från flera håll, såväl från Visborgsområdet som från hamnområdet.



Genomförandet av Visborgs utbyggnad

För en utbyggnad av ett område av den storlek som Visborg omfattar fordras att det görs olika val i ett tidigt skede men även att det ska finnas en styrning för att uppnå de långsiktiga mål som är politiskt fastlagda för Region Gotland. Det är många olika frågeställningar som fordrar ställningstagande vid ett genomförande i en samhällsbyggnadsprocess. De val man ställs inför i ett genomförandeperspektiv kan belysas i form av några motsättningar/konflikter som exempelvis i följande punkter och som visar på komplexiteten.

- Region Gotlands intentioner för stadsutveckling/stadsbild/samhällsbyggnad – exploatörernas intentioner för sitt genomförande
- Riktlinjer framtagna för Region Gotland – kostnader för genomförandet
- Handel/handelscentrum som konkurrerar med Visbys stadskärna – pulsen och attraktionen som handel ger en stadsdel
- Trafiksäkerhet/tillgänglighet – kostnader för genomförandet
- Öppen dagvattenhantering – ökade initialkostnader
- Prioritering av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik – minskad tillgänglighet för bilen
- Dubbla VA-system – införande av helt ny teknik
- Exploatering med kvalitet och helhetssyn är ekonomiskt framtungt – ekonomiska förutsättningar
- Hög exploatering som medför ökade intäkter och lägre infrastrukturkostnader – försämrad boendemiljö bland annat genom mer hårdgjorda ytor och att bilens plats inom fastigheten utökas väsentligt vilket skapar en tomt med stora parkeringsytor

Genomförandet av en utbyggnad av Visborg fordrar dels helhetssyn ur ett samhällsbyggnadsperspektiv men även för många olika åtgärder som ska genomföras i den planering som ska ske. Utgångspunkten för de val som måste göras för att ge förutsättningar för hur planeringen ska styras har för projektet varit politiskt fastställda riktlinjer. De leder till många konkreta åtgärder som måste samverka för att ett optimalt resultat ska uppnås.

Vid genomförandeprocessen ska hänsyn tas till de bostadspolitiska målen, t ex:

- Långsiktigt hållbart byggande
- Tillgänglighet
- Jämställdhet
- Barnperspektiv
- Tillväxt

Konkretiseringar av dem är bland annat att byggande ska genomföras med bostadssociala ambitioner. Bostadsutbudet ska vara tillgängligt med blandade upplåtelseformer, bostadstyper och lägenhetssammansättning. Hög miljöprofil ska hållas för såväl byggprocessen som bostadsmiljöer. Konkret innebär det t ex:

- Hållbar stadsutveckling
- God boendemiljö
- Att ambitionskontrakt inom hållbarhetsområdet ska upprättas mellan Region Gotland och exploatör vid anvisning av mark
- God tillgång till natur-/grönområden
- Goda fritidsmöjligheter

Ytterligare konkretiseringar är arbetet med lokalt omhändertagande av dagvatten och tillskapandet av våtmarker/utjämningsmagasin och användandet befintliga slukhål samt ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät och väl utbyggd kollektivtrafik. Det sistnämnda prioriteras framför bilens tillgänglighet. Det som benämns ambitionskontrakt omsätts i de exploaterings-

avtal som upprättas med alla exploatörer som får mark anvisad. I dem kan även bostadskostnaderna påverkas för att uppnå lägre bostadskostnadsutveckling. För att uppnå det är det viktigt att inte bara inrikta sig på initialkostnaderna/inflyttningshyran utan även på kostnadsutvecklingen över tiden, d v s livscykelkostnaden. Sett över tiden kommer bostadskostnader och kostnadsutvecklingen bli lägre vid byggande med ett hållbarhetsperspektiv.

För att uppnå tillväxt och utveckling måste infrastrukturen utvecklas och byggas ut. Totalt sett ska exploateringsverksamheten uppnå balans. Variationen mellan åren kan dock bli stor. En av de viktigaste förutsättningarna, efterfrågan, kan vara svår att förutse. I den planering som genomförs för exploateringar och som är årslånga är det därför svårt att förutse efterfrågeutvecklingen som påverkas av olika faktorer. Det innebär i sin tur att det är svårt att förutse när balans mellan inkomster och utgifter kommer att uppnås. Normalt sett är de allra flesta exploateringar "framtunga" ekonomiskt. Visborg är dock inte mer framtungt än andra större utbyggnadsområden, t ex A7.

Behovsbilden

Någon konkret bedömning av behovsbilden lämnas inte i Regionens bostadsförsörjningsplan utan den hänvisar till exploateringsplanen. Av den framgår att det nu finns pågående projekt inom Visby som motsvarar 1 500-2 000 bostäder. En omfattning som mer än väl täcker den produktion som har skett under senare år. Därutöver tillkommer Visborgsområdet. Enligt nu gjord bedömning för området har det en total utbyggnadspotential om ca 3 000 bostäder, varav 500 bostäder inom privatägd mark, och ca 50 000 kvm för verksamheter/handel samt möjlighet till förtätning för verksamheter inom befintligt privatägt område. Mark om 32 500 kvm har även avsatts för skola och förskolor.

Planeringen för en sådan utveckling syftar till att skapa förutsättningar för marknaden att bygga. Den kan om så önskas styras genom en politisk viljeinriktning av utbyggnaden inom Visby. Efterfrågan styr sedan utbyggnadstakten.

Utbyggnadsinriktning

Det är viktigt att försöka undvika att mellanrum "utan mening" eller att "öar" uppkommer när Visborg byggs ut. Stadsdelen ska under utbyggnadstiden upplevas så hel och färdig som möjligt. En utgångspunkt bör därför vara att utbyggnaden sker inifrån, inom Regementsområdet där det finns befintlig gatustruktur och bebyggelse, och vidare västerut samt norrut för att ansluta mot staden. Området söder om Sandhedsvägen blir det område som får avsluta utbyggnaden av hela Visborg.

Kvarters- och bebyggelsestruktur

Variation kommer att vara väsentligt för strukturen. Såväl för indelningen i kvarter som bebyggelsen. Bebyggelsestrukturen kommer att kännetecknas av en högre exploateringsgrad i det mer centrala Visborg (Vädursgatan och Regementsgatan) för att minska utåt. Området söder om Sandhedsvägen planeras för en lägre exploateringsgrad. Målsättningen är att byggandet totalt sett kommer att ha en blandad struktur.

Kvartersstorlek

Kommande gatunät och naturområden kommer att bli naturliga avgränsningar för kvartersbildningen. Storleken på kvarteren kommer därför att variera. Antalet bostäder inom kvartersbildningen kommer även att variera utifrån bostadstypen. Variationen tillför stadsbilden en dimension som överensstämmer med de bostadspolitiska målen. Vissa av kvarteren för flerbostadshus kommer att få en omfattning så att de kan bebyggas i etapper.

Etappindelning för bostäder och verksamheter

Vid en konstant efterfrågan och en stabil struktur för efterfrågan är det möjligt att göra en förutbestämd indelning. Erfarenhetsmässigt har det, beroende på hur efterfrågan har sett ut, skett exploateringar av rätt varierande omfattning. Även om den totala exploateringen inom ett område/kvarter kan överstiga 100 bostäder har den som regel indelats i etapper.

Det troliga är att indelningen sker i etapper om 40-60 lägenheter, d v s en byggrätt om 4-6 000 m². Indelningen ska dock ha en flexibilitet. Den möjliggör byggande för fler aktörer. Ur kostnadssynpunkt är större etappindelningar att föredra. Efterfrågan kommer med stor sannolikhet att vara styrande. Det väsentliga är att etappindelningen följer utbyggnadsinriktningen och intentionerna för stadsbilden och samhällsbyggnaden för Region Gotland.

Ekonomi

Utgiftsfördelning/infrastruktur

De totala utgifterna för infrastruktur och utveckling av området ska fördelas för Visborg mellan regionen och de enskilda fastighetsägarna samt framtida exploatörer. Infrastrukturen för det centrala området ägs i dagsläget av enskilda fastighetsägare. Regionen är således inte huvudman. Ett huvudmannaskap för VA inom detta område ligger i närtid.

Det innebär att utgiftsfördelningen bygger på att regionen träffar en överenskommelse med de enskilda fastighetsägarna om en fördelning av utgifterna för infrastrukturen m m alternativt att de bygger infrastrukturen och att regionen därefter övertar huvudmannaskapet. Övriga genomförandekostnader som avser resterande del av Visborgsområdet kommer att fördelas på de exploatörer som får mark anvisad.

Balanserat byggande

Initialt kommer ekonomisk obalans att råda för de flesta exploateringsprojekten. För att motverka det i största möjliga utsträckning kan omfattningen för planerade åtgärder minskas eller ske mer över tiden, om det är möjligt, alternativt öka exploateringsgraden och/eller att höja priset på byggrätterna.

Över tiden ska balans uppnås mellan inkomster och utgifter. Frågan är dock hur omfattande och hur länge en sådan obalans kan få finnas. En obalans leder till att en prioritering måste göras av de planerade åtgärderna. En sådan prioritering får dock inte bli så omfattande att den får för stor inverkan på syftet med åtgärderna. Att till exempel prioritera bort en stor del av gång- och cykelvägarna får t ex effekter på trafiksäkerheten och miljön. Kanske är det även nödvändigt att ändra utbyggnadsinriktningen för att få ett mer ekonomiskt balanserat genomförande. För att uppnå optimal planering är det nödvändigt att tydliggöra vad Region Gotland avser med balanserat byggande, dvs vilken obalans och hur länge kan den bestå. Det handlar ju inte bara om investeringar utan även om årliga driftskostnader.

Utbyggnad under kommande tioårsperiod

Strukturplanen redovisar en bedömd utbyggnad inom Visborg de närmaste tio åren. Den föreslagna avgränsningen avser det centrala Visborg och att utbyggnad sker dels i anslutning till Vädursgatan, i norr i anslutning till Länsstyrelsen, söder om Regementsgatan, verksamhetsområdet vid Sandhedsvägen mot Toftavägen samt hela idrotts- och rekreationsområdet.



Inom Norra Visborg beräknas det vara möjligt att bygga ca 200 bostäder i form av flerbostadshus eller stadsradhus, i huvudsak på Regionens mark. Av dessa drygt 200 bostäder kan ett mindre antal eventuellt bli radhus. Inom Regementsområdet äger Region Gotland ett område längs Vädursgatan och en yta intill idrotts- och rekreationsområdet. Dessa kan bebyggas med ca 75 lägenheter respektive ca 15 villafastigheter.

Ett område om ca 40 000 kvm är beläget mitt emot infarten till Kneippbyn har lagts ut som utredningsområde för att öka handlingsfriheten för framtida markanvändning. Skoltomten ges möjlighet att expandera åt detta håll. Ett lika stort område för verksamheter har lagts ut i anslutning till området kring Kungsladugården. Marken ägs idag av Regionen.

Inom den del av Regementsområdet som ägs av enskild ägare beräknas det kunna byggas ca 500 bostäder varav

drygt 65 är villor/radhus. Resterande markyta om ca 100 000 kvm som idag används för verksamheter och som ägs av enskild ägare kan utvecklas och förtätas för nya verksamheter. Omfattningen av bostadsbyggandet förutsätter att viss del av de nuvarande verksamhetsytorna ombildas för bostäder

Behovsbilden när en förskola eller skola bör byggas styrs bland annat utifrån takten för utbyggnaden inom området. Eftersom den är svår att förutse utbyggnadstakten är det mest troliga att en förskola behöver byggas först i mitten av tioårsperioden och en första etapp av en skola byggs först i slutet på tioårsperioden. Skoltomten och förskoletomterna är föreslagna på Regionens mark.

Föreslagen avgränsning leder till att en relativt liten andel av regionens byggrätt kan säljas vilket i sin tur innebär att ett genomförande endast omfattar ca 17 % av inkomsterna, exklusive VA-anslutningsavgifter, men motsvarar ca 45 % på utgiftssidan. Det handlar om en underfinansiering om drygt 125 Mkr (kostnadsläge maj 2014) över tiden fram till dess att den balanseras genom försäljning av byggrätt för flerbostadsbostäder och fastigheter för småhusbebyggelse. Man ska ha i åtanke att ett genomförande sker över tiden varför underfinansiering kommer att uppstå allt efter som en utbyggnad sker.

Regleringen av utgifternas och inkomsternas omfattning kan göras antingen genom att minska de planerade åtgärdernas omfattning eller att exploateringsgraden och/eller förändra priset på mark/byggrätt. Båda åtgärderna förbättrar balansen mellan utgifter och inkomster genom ökad exploateringsgrad. Det går givetvis att minska obalansen genom att minska omfattningen av planerade åtgärder. Vid en sådan här stor differens mellan inkomster och utgifter går det dock inte att reglera differensen genom ökad exploateringsgrad. Det är en alldeles för liten byggrättsyta att reglera inom. Att minska genomförandet av planerade åtgärder kommer att få konsekvenser. Dessa konsekvenser måste analyseras för att säkerställa att det görs rätt prioriteringar.

I det här sammanhanget måste Region Gotland ställa sig frågan hur länge och i vilken omfattning som den ekonomiskt klarar av att underfinansiera. Det troliga är att man mycket noga måste överväga omfattningen och när de olika åtgärderna kan ske under den kommande tioårsperioden. Obalansen mellan inkomster och utgifter gör det troligtvis nödvändigt att göra prioriteringar och att vissa planerade åtgärder måste skjutas på. Ett sätt att minska underfinansieringen kan vara att prioritera en utbyggnadsinriktning som ger större inkomster. Men om en sådan förändring görs är det väsentligt att inget prioriteras bort vad gäller hållbar stadsbyggnad och variation som ger området och miljön de nödvändiga dimensionerna.

Väsentligt är att den planering som nu görs, om än på en övergripande nivå, följs i samband med kommande planläggningar och markanvisningar. Inte minst med tanke på att detaljplanläggningen kommer att ske vid många tillfällen med förhållandevis små detaljplaner. Om man inte följer den ungefärliga planeringen kommer det att påverka resterande planering. Ekonomiskt gäller framför allt att prisnivån för byggrätt och markförsäljning inte får understigas. Om så sker skjuter man över det underskott som uppstår på efterföljande exploateringar.

Visborgsområdet som helhet

För att få en dimension av utgifterna för en exploatering av ett område som Visborg, inklusive hela idrotts- och rekreationsområdet, lämnas ingångsvärden för den bedömning som har gjorts för området. Utgångspunkten har varit de bostadspolitiska målen vad gäller hållbarhet, tillgänglighet, miljö m m. Det kommer att anläggas:

- ca 2,5 mil gång- och cykelvägar
- ca 3,6 mil nya gator/vägar
- 3 km gångvägar
- ca 1 200 ljuspunkter/ gatubelysning
- 7 cirkulationsplatser av varierad storlek
- drygt 2 mil VA-ledningsnät
- drygt 3 km gångstråk i natur
- gångfartsområde i centrala Visborg
- 3 allmänna lekplatser samt två torgbildningar

Därutöver kommer olika utredningar att göras avseende arkeologi, natur och miljö. I och med utbyggnaden av infrastrukturen kommer en hel del projektering vara nödvändig. Indelningen i fastigheter görs genom fastighetsbildning som utgår från den detaljplanläggning som kommer att genomföras. I samband med detta kommer viss inlösen av mark att vara nödvändig. Lordningställande av natur- och grönområden kommer att ske liksom markarbeten och viss sanering. Slutligen ska hela genomförandet bära den del av det bokförda värdet på fastigheten som är hänförligt till exploateringen av Visborgsområdet.

De totala utgifterna bedöms uppgå till ca 630 Mkr (kostnadsläge maj 2014) för genomförandet av utvecklingen av hela Visborgsområdet med tillhörande idrotts- och rekreationsområde. Av dessa är ca 145 Mkr hänförliga till VA-utbyggnaden. Förutom nya VA-

ledningsnät fordras anpassningar av vattenverk och reningsverk. Det är även nödvändigt för att klara skyddsavståndet 500 meter till reningsverket. Därutöver kommer våtmarker och ett större utjämningsmagasin för dagvatten att anläggas. Utgifterna för detta kommer att täckas med anslutningsavgifter. Vid en avskrivningstid på 45 år skulle kapitalkostnaderna initialt bli ca 9 Mkr per år. Eftersom utbyggnaden sker ur lång tid blir det årliga kapitalkostanden lägre per år. De årliga driftskostnaderna, exklusive kapitalkostnaderna för VA bedöms öka med ca 2,5 Mkr.

Nedanstående idéskiss för ett fullt utbyggt Visborg utgör ett grovt underlag för framtagna kalkyler.



Anläggningskostnaderna för gator, gång- och cykelvägar samt cirkulationsplatser med tillhörande avvattnings- och belysning, torg och lekplatser samt busstationer m m samt tillhörande projekterings- och byggledningskostnader dominerar utgifterna för de resterande ca 484 Mkr. De motsvarar ca 444 Mkr. Resterande 40 Mkr avser reglering av det bokförda värdet, planläggning, fastighetsbildning, inlösen av mark, saneringar, arkeologiska och geotekniska utredningar mm.

När området är fullt utbyggt ökar de årliga driftskostnaderna, exklusive VA. Uppskattningsvis skulle, vid en avskrivningstid på 33 år, kapitalkostnaderna för investeringarna i gator m m bli 34 Mkr. Eftersom utbyggnaden sker successivt blir de årliga kapitalkostnaderna lägre. När området är fullt utbyggt bedöms övriga driftskostnader, d v s underhåll, tillsyn och skötsel av gator och dylikt och grönytor m m, uppgå till 4,5-5 Mkr per år.

Bedömningen är att balans uppnås mellan inkomster och utgifter för hela utbygganden av Visborgsområdet. Det bygger bl a på att de enskilda fastighetsägarna reglerar regionens övertagande av huvudmannaskapet för gator samt gång- och cykelvägar, med tillhörande belysning och avvattnings, genom en ersättning om drygt 23 Mkr. Alternativt att de iordningställer den på egen bekostnad vid planläggning.

Därutöver kommer inkomsterna från försäljning av mark för småhustomter och verksamheter samt byggrätt för flerbostadshus. Utgångspunkten för inkomsterna är den bedömda kvartersindelningen med tillhörande exploateringsgrad som gett förutsättningar för att bedöma den totala byggrättens omfattning. Förutsättningar som måste gälla för att ett genomförande ska kunna balanseras ekonomiskt är att försäljningspriset för mark för verksamheter sätts till lägst 300 kr/kvm och att priset på byggrätt sätt till lägst 1 500 -1 600 kr/m² BTA, d v s den byggrätt som planen medger oavsett om den utnyttjas fullt ut eller inte. Noteras ska att priset på byggrätten endast motsvarar ca 5 % av den totala produktionskostnaden för bostäder. Totalsumman om ca 485 Mkr, exklusive VA, för ett genomförande av utbyggnaden måste ses över tiden. Med tanke på att det planeras för ca 3 000 bostäder inom området bör utbygg-

nadshorizonten vara åtminstone 40 år. Det motsvarar ett genomsnittligt årligt byggande om ca 75 bostäder per år. Sett över tiden ger det ett genomsnittligt investeringsbehov om drygt 12 Mkr per år för utbyggnaden av Visborgsområdet.

En utbyggnad av ett sådant här stort område kommer att variera över tiden och då kommer även investeringsbehovet att variera. Med anledning av att utbyggnaden kommer att vara ekonomiskt framgångsrik måste det fastställas en strategi för hur det ska kunna hanteras ekonomiskt inom de ramar som Region Gotland har för investeringar. Det kommer att råda obalans mellan utgifter och inkomster över tiden. Ett sätt för att minska den obalansen är t ex att utbyggnad inte sker i större utsträckning än att en viss andel av inkomsterna ska vara säkerställda genom avtal om försäljning av fastigheter/ byggrätt. Ekonomiskt handlar det då om att riskminimera men en sådan inriktning brukar emellertid bli hämmande för en utbyggnad om ramarna sätts för snävt.

Markanvisning inom Visborg

Eftersom service, skola, restauranger, sjukvård, många olika arbetsplatser, idrott och rekreation m m finns inom området och det som kvarstår är bostäder för att få området komplett föreslår projektet att Ledningskontoret i ett tidigt skede får i uppdrag att genomföra en markanvisning inom området. Förslagsvis i Norra Visborg, i området mellan byggnaden som bl a inrymmer Länsstyrelsen samt norr om Donners hage.

Valet av område är hänförligt till att en utbyggnad inom området ska ses som en förlängning av Visby stad och därmed "helar" staden, d v s det bildar ingen ö utan blir en naturlig del av Visborg. Därutöver sker valet med utgångspunkt från att det finns infrastruktur i direkt anslutning till området vilket är ekonomiskt fördelaktigt för Region Gotland. Miljön som inramar området är givetvis även en bidragande orsak till valet av område för starten av Visborg utbyggnad.

Förankrings- och arbetsprocess

Uppdrag

Projektet utgår från ett uppdrag från regionstyrelsen till ledningskontoret (RS 2011-02-17 §49) och är ett delprojekt under Projekt Visborg (projektägare RS, projektledare Harald Gröttvik, TKF).

Styrgrupp

Anders Rahnberg, SBF (ordförande); Roger Möller, TKF; Harald Gröttvik/Ann-Sofi Lindskog, TKF; Jan von Wachenfeldt LK

Projektgrupp

Eva Werkelin, SBF (projektledare); Jenny Sandberg, SBF (projektkoordinator); Jenny Iversjö, TKF; Anders Lindholm, LK; Jonas Nilsson, LK

Arbetsgrupper

Strukturplanen har tagits fram av fyra arbetsgrupper med utgångspunkt i följande teman:

- Hur ska Visborg växa (Delområden) – ansvarig Eva Werkelin
- Att röra sig i Visborg – ansvarig Jenny Iversjö
- Att leva och verka i Visborg – ansvarig Anders Lindholm
- Tekniska system samt hälsa & säkerhet – ansvarig Jonas Nilsson

Deltagare

SBF/TKF: Eva Werkelin, planarkitekt; Jenny Iversjö, enhetschef mark o stadsmiljö; Jenny Sandberg, samhällsplanerare; Niclas Fredriksson, landskapsarkitekt; Karl Fyhr, trafikplanerare; Jimmy Holpers, kommunekolog; Håkan Wiginder, va-ingenjör; Roger Möller, markingenjör; Yvonne Mårtensson, fysisk planerare; Christian Hegardt, stadsarkitekt; Pernilla Johansson, stadsträdgårdsmästare; Mattias Edsbagge, enhetschef miljö- o hälsoskydd; Lena Beckman, planingenjör; Anna Wikström, trafikplanerare; Wehabrebi Yussuf, va-ingenjör; Rikard Widén, va-utvecklare; Tomas Looström, kartingenjör; m fl
LK: Anders Lindholm, exploateringsstrateg, Jonas Nilsson, ekostrateg; Cora Juniwik, folkhälsostrateg; Britta Samsjö, näringslivsstrateg; m fl

Vid behov har arbetsgrupperna utökats med ytterligare kompetenser. Förslaget har även tagits fram i dialog med andra berörda förvaltningar inom Region Gotland. Arbetsmöten har även hållits tillsammans med de fastighetsägare som har ett större markinnehav. Dessutom har förslaget diskuterats med några intressenter i byggbranschen. Kontinuerlig rapportering har gjorts till styrgruppen.

Underlag

Utredningar, inventeringar och analyser hämtade från tidigare planarbeten samt framtagna i arbetsgrupperna under arbetet, t ex

- Olika trafikutredningar genomförda inom området – utredningar av Tvärförbindelse (Sandhedsvägen) från väg 140 till väg 142, anknötningar till/från arenahallen, väg- och gc-bro från Stenkumlaväg över Färjeleden till Norra Visborg (vidare mot Vädursgatan), förstudie "ny infart till Visborgsområdet" korsning Färjeleden – Allégatan- Lands väg mm
- Analys av Visborgsområdet som underlag för principbeslut i "genomförandestrategi" för området, december 2011 i samarbete med konsultbolaget NAI Svefa.
- Naturvärdesinventering Visborg, 2011 – 2013

- Utredningar geo-hydrologi, dagvatten inom Visborgsområdet.
- Externa konsulter har anlåtats för underlag till visualisering och för en kompletterande trafikutredning.

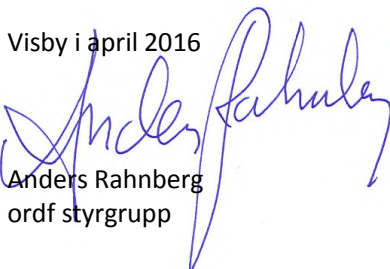
Politisk förankring

- Återkommande information i PBK (plan- och bostadskommittén) och RS i samband med redovisning av Projekt Visborg
- PBK 4 september 2014, lägesrapport.
- Seminarium/workshop med berörda nämnders arbetsutskott den 17 mars 2015. Information om projekt Visborg samt information och gruppdiskussioner om strukturplanen.
- RSau 13 april 2015. Avstämning inför godkännande.
- RS 28 maj 2015 med förslaget att godkänna strukturplanen.
- Workshop 24 aug 2015, RF ledamöter och ersättare inbjudna till information och diskussion. Synpunkter sammanställda i minnesanteckningar.
- Avstämningar i RSau/RS nov-april 2015/2016. Kommentarer till inkomna synpunkter och analys av skoltomtens läge.
- RF 25 april 2016, strukturplanen godkänns.

Avslut och fortsatt arbete

- Strukturplanen överlämnas till ledningskontoret.
- Ansvar för mappen med strukturplanen och tillhörande underlagsmaterial *G:\global_grupp\Projekt Visborg\Delområde 0 - Hela Visborg\00-04 Strukturkarta hela Visborg* överlämnas till ledningskontoret efter gallring.
- Innehållet i strukturplanen utgör styrning och underlag inför t ex kommande markanvisningar och detaljplaner i området. Fördjupade studier behöver göras för bl a dagvattenhanteringen.

Visby i april 2016



Anders Rahnberg
ordf styrgrupp



Eva Werkelin
projektledare