



Program för Området Kilen och omgivande gaturum

Samrådshandling

Kvarteren *Visby Blåklinten* och *Visby Astern* samt del av fastighet *Visby Hällarna 1:7*
Diarienummer: MBN 2022/131
Samhällsbyggnadsförvaltningen, Region Gotland
2023-06-08

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
Undersökning av betydande miljöpåverkan	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. Undersökning av betydande miljöpåverkan (UBMP), Region Gotland, 2023-05-11	
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 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.

Områdets bebyggelsekaraktär 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 och centrumverksamhet (handel, utbildning, offentlig service, kontor, verksamheter, turism).

Tack vare platsens centrala läge i staden finns bra förutsättningar för att utveckla Kilen till en attraktiv, integrerad stadsdel. Inom hela programområdet uppskattas cirka 27 000 BTA kunna tillskapas, vilket till exempel skulle kunna innebära 200 nya bostäder och 7 000 kvm BTA verksamheter.

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, i linje med kulturmiljöutredningen, att uppföras i 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.

Detaljplanarbetet bedöms kunna påbörjas tidigast våren 2025. Först efter att fördelningstationen för el har avvecklats och markföreningar omhändertagits 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 med 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 Atern 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

Programarbetet har utförts april 2021-maj 2023 av Samhällsbyggnadsförvaltningen, Region Gotland, i samarbete med Liljewall arkitekter. Dialog har under arbetets gång förts med Regionstyrelseförvaltningen, Teknikförvaltningen samt Gotland energi (GEAB). Som underlag för arbetet togs inledningsvis en kulturmiljöutredning fram av Tyréns byggnadsantikvarier.

Projektledare: Felicia Klasson, Samhällsbyggnadsförvaltningen, Region Gotland.

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.

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

Information om planförslaget lämnas av:
Felicia Klasson, Samhällsbyggnadsförvaltningen
felicia.klasson@gotland.se

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.

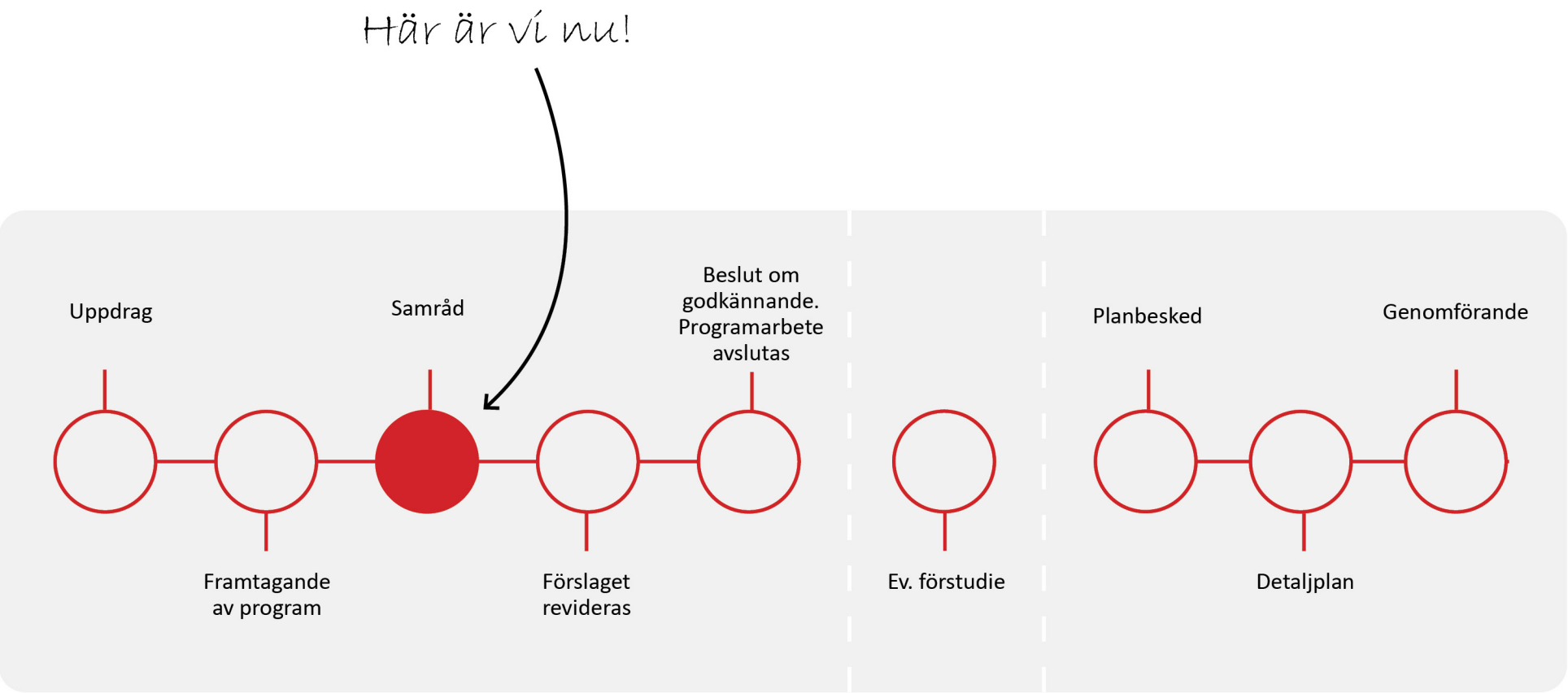


Illustration process

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 järnvägsbilar. 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 gles struktur med kontor, verksamheter, handel, restaurang och bensinstationer. Byggnaderna har en låg höjd med undantag för den tidigare valsvarven vid Gotenhofsgatan och en kontorsbyggnad i kvarteret Astern.

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 skalan en till tre 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 miljö kvalitetsnormer för luft viktiga frågor att utreda för att kunna bedöma lämpligheten i att bygga bostäder på platsen.

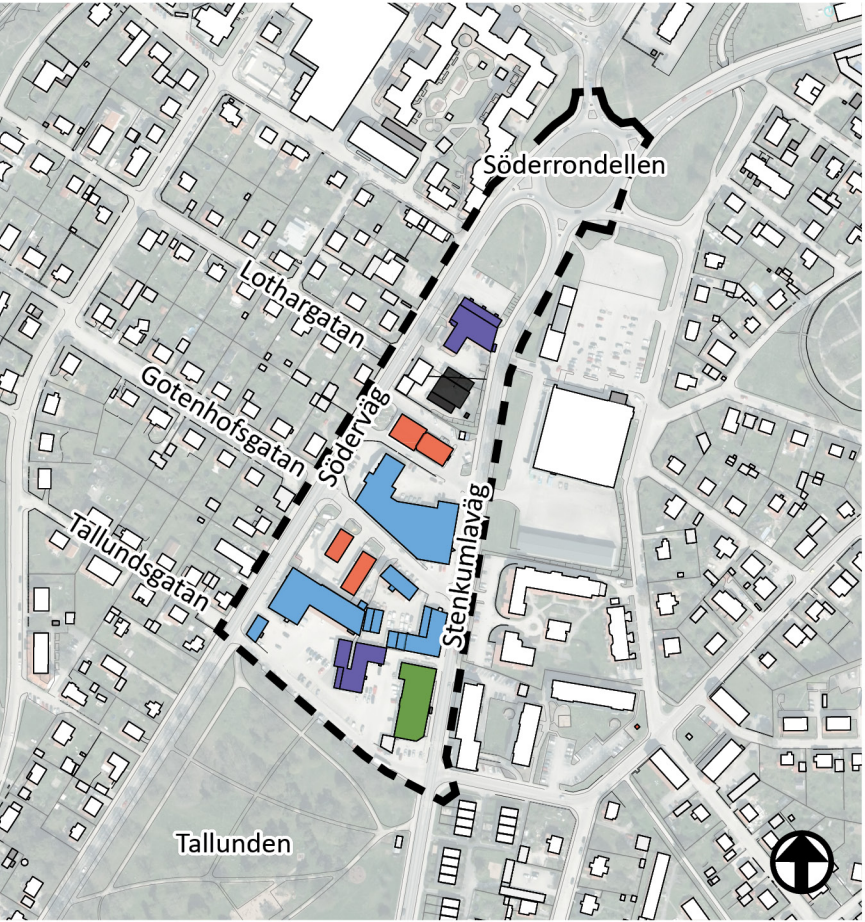
Inom programområdet finns en fördelningsstation för el som genererar

elektromagnetisk strålning. Fördelningsstationen planeras att avställas någon gång mellan 2025-2028 av GEAB.

Bensinstationerna har ett skyddsavstånd runt sig som kan hindra nybyggnation av bostäder. Region Gotland strävar efter att bensinstationerna ska flyttas ut och lokaliseras utmed Visbyleden.

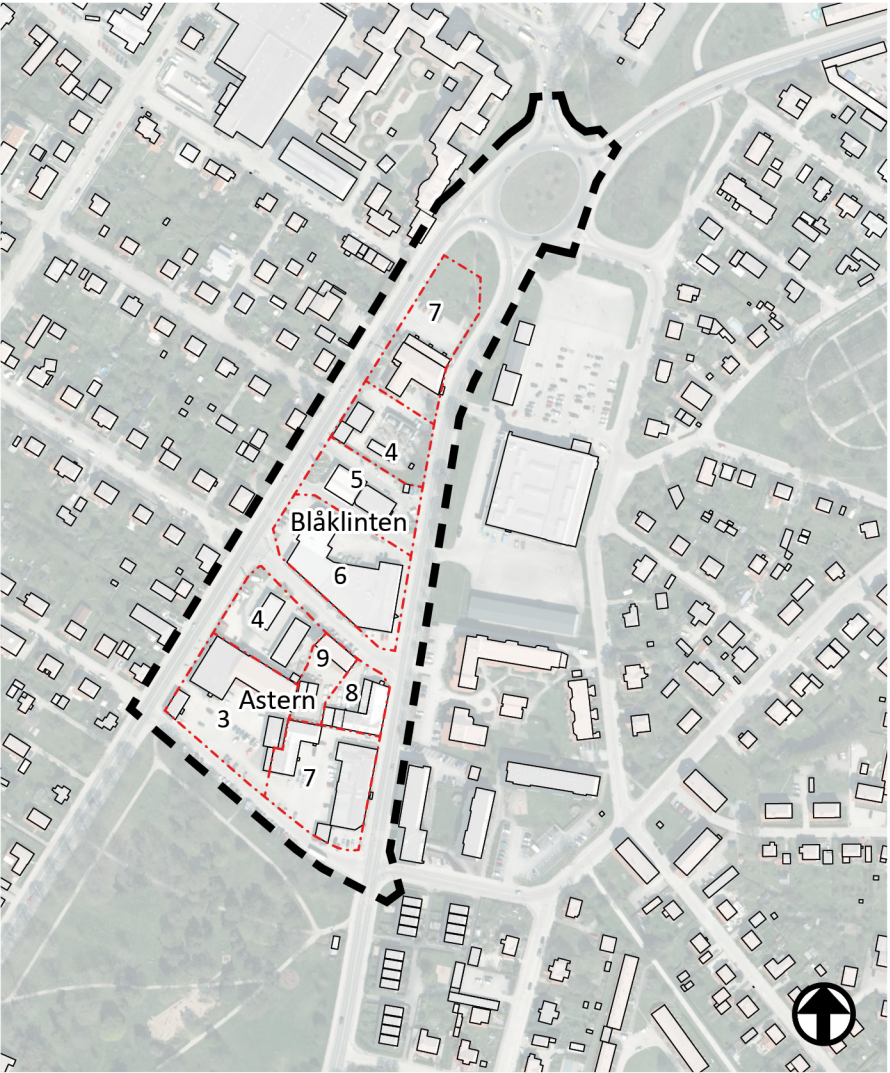
Markägarförhållanden

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 Hållarna 1:7 som omfattar övrig mark inom programmet och som utgörs av gator och grönytor.



- | | | |
|-----------------------------------|--------------------|------------------|
| Handel, verksamhet | Kontor, yogastudio | Bensinstation |
| Restaurang, tvätt-inrättning, gym | Fördelningsstation | Annan användning |

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



Karta över privatägda fastigheter inom programområdet.

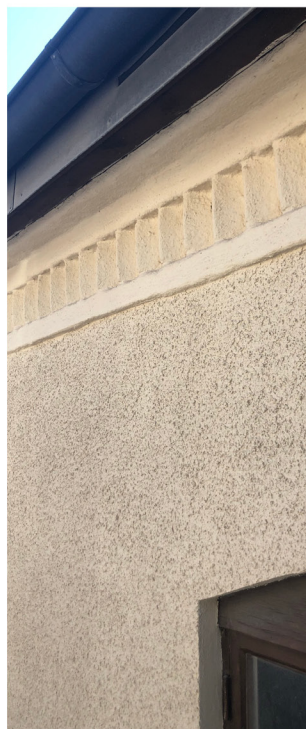
Bebyggelsens utformning

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.

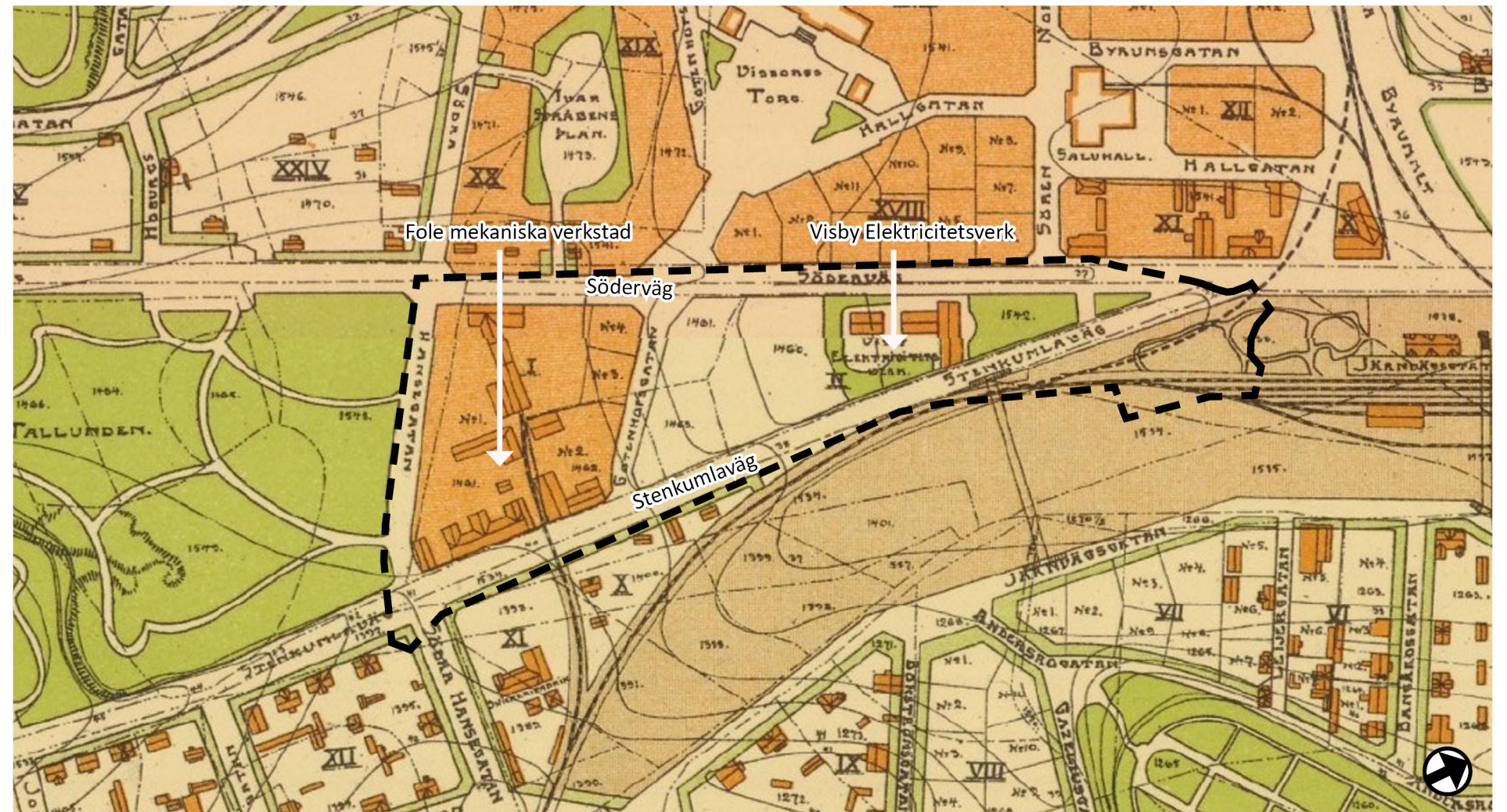
Kilens historia

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 "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 2024.

Grönplan för Gotland

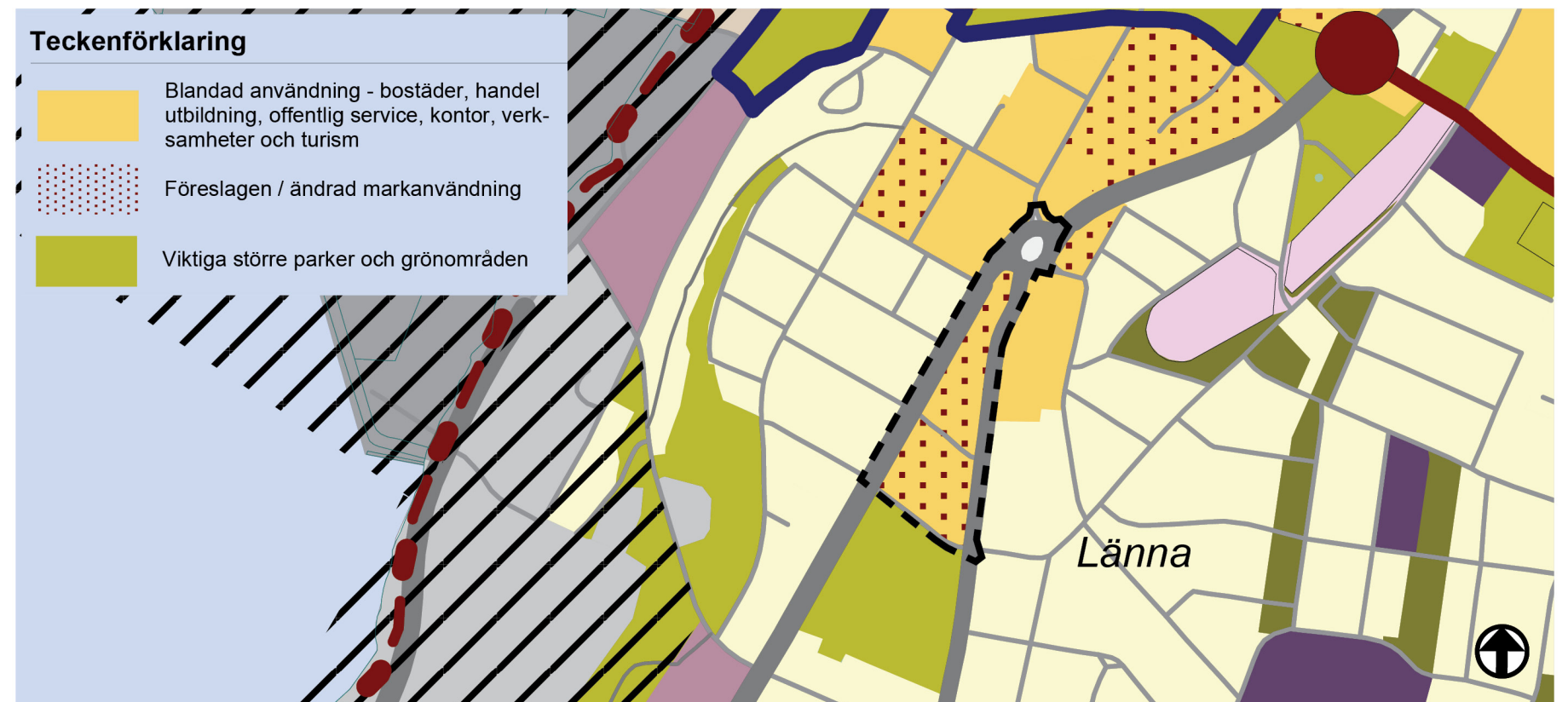
Sedan 2018 har Region Gotland arbetat med att ta fram en Grönplan. Grönplanens huvudsakliga syfte är att belysa och redovisa grönstrukturens värden och funktioner. Programområdet berörs av ett utpekat stråk i grönplanen som kallas 5) *Visborgsstråket*. Visborgsstråket går mellan centrala Visby via Visborg 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.

Miljö- och byggnämndens arbetsutskott beslutade i februari 2023 att godkänna att grönplanen (ärendenummer: MBN 2019/7577) kan gå vidare för behandling i regionstyrelsen och antagande av regionfullmäktige (2023-02-21 MBN AU §48).

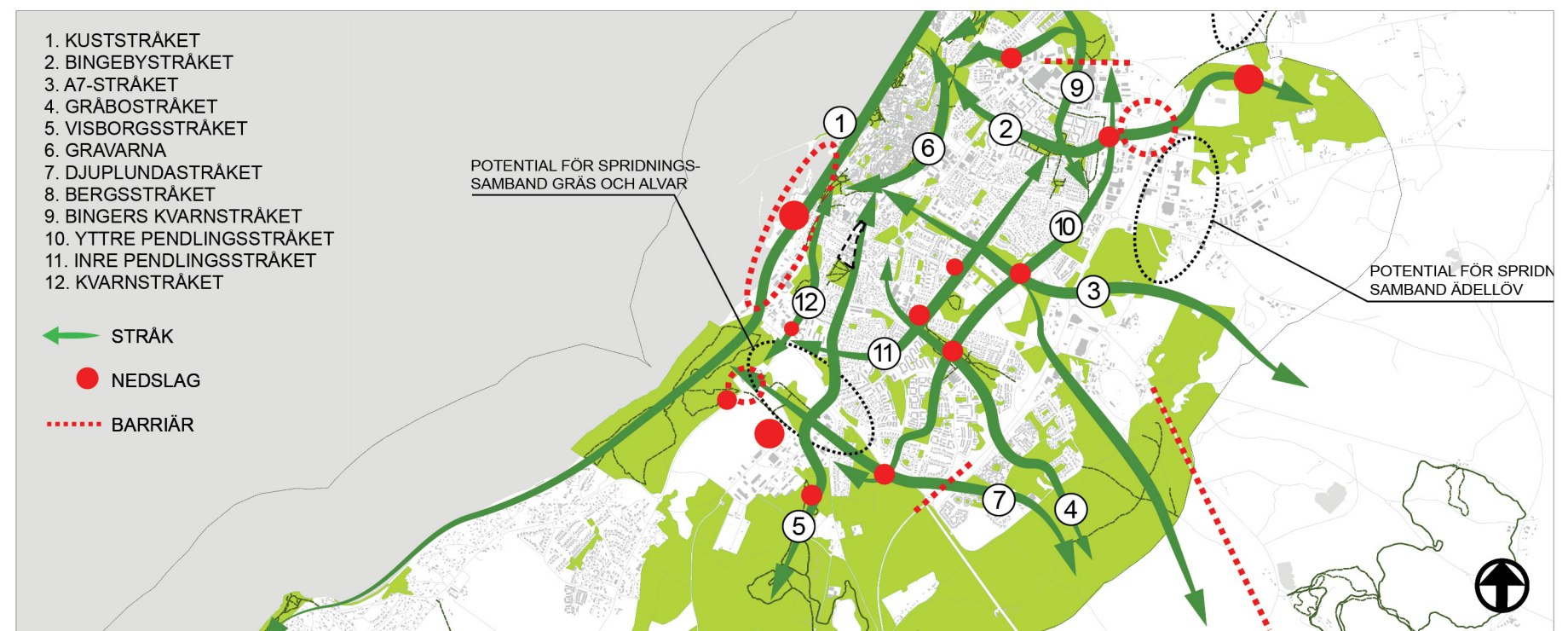
Cykelplan Visby 2015-2025

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



Utdrag ut plankarta i fördjupad översiktsplan för Visby. Planen föreslår ny markanvändning i området Kilen.



Karta hämtad från den handling till Grönplanen som är under beredning inför godkännande. Utsnittet visar möjliga stråk som föreslås i Visby. Siffra 5 är Visborgsstråket, som går längs Kilen.

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 mininorm 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 2020-12-18. Syftet och målet med trädvårdsplanen är ett vitalt och välutvecklat trädbestånd.

Söderväg och Stenkumlaväg ingår i förnygringsplanen 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) och att prioritera kvantitet före stora trädstorlekar. 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. Här ser man gärna träd som kan nå en stor slutstorlek.

Gällande detaljplaner

Kvartersmark

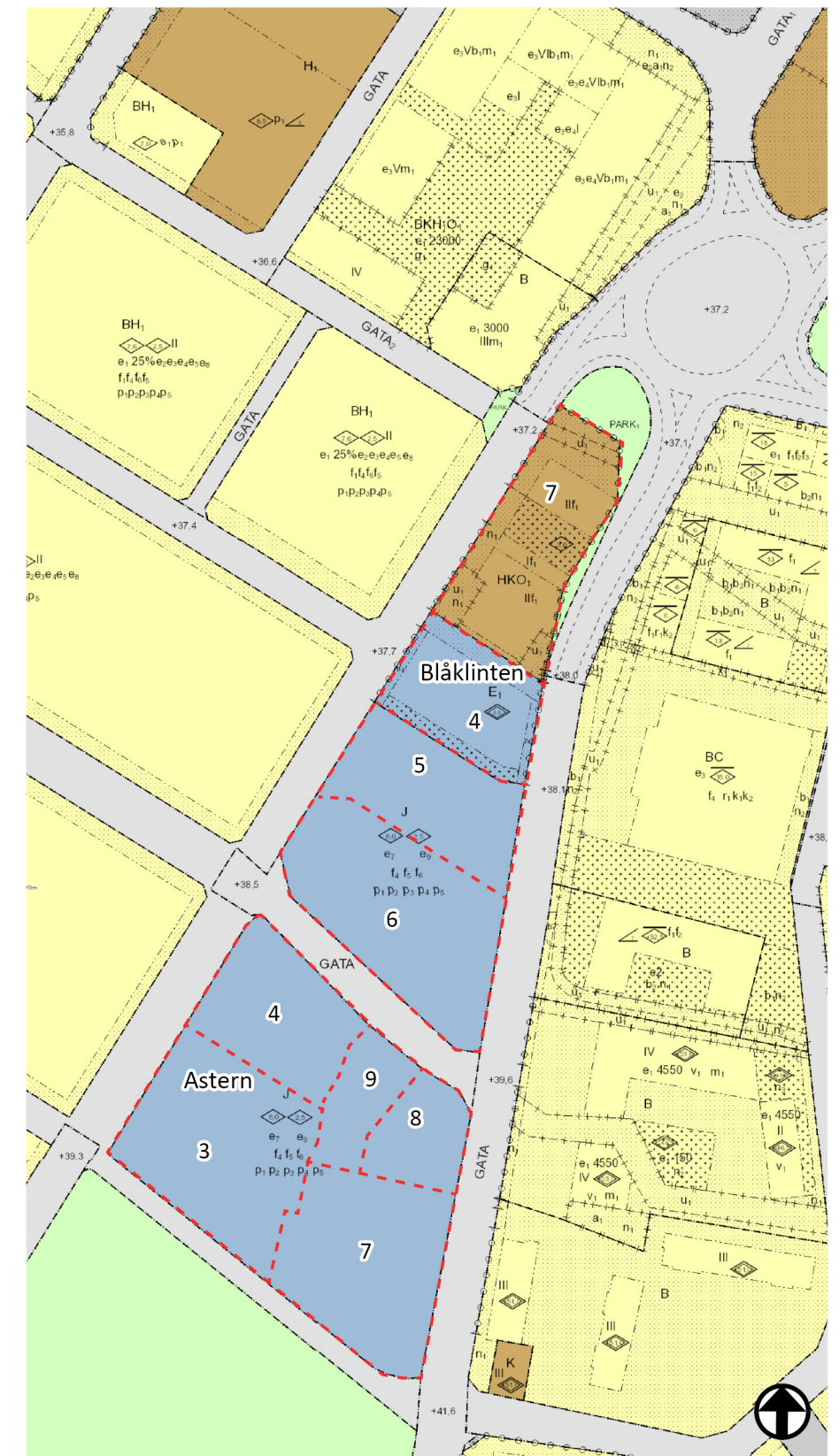
Kvartersmarken inom programområdet omfattas av två detaljplaner.

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 fasadmateriäl 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.

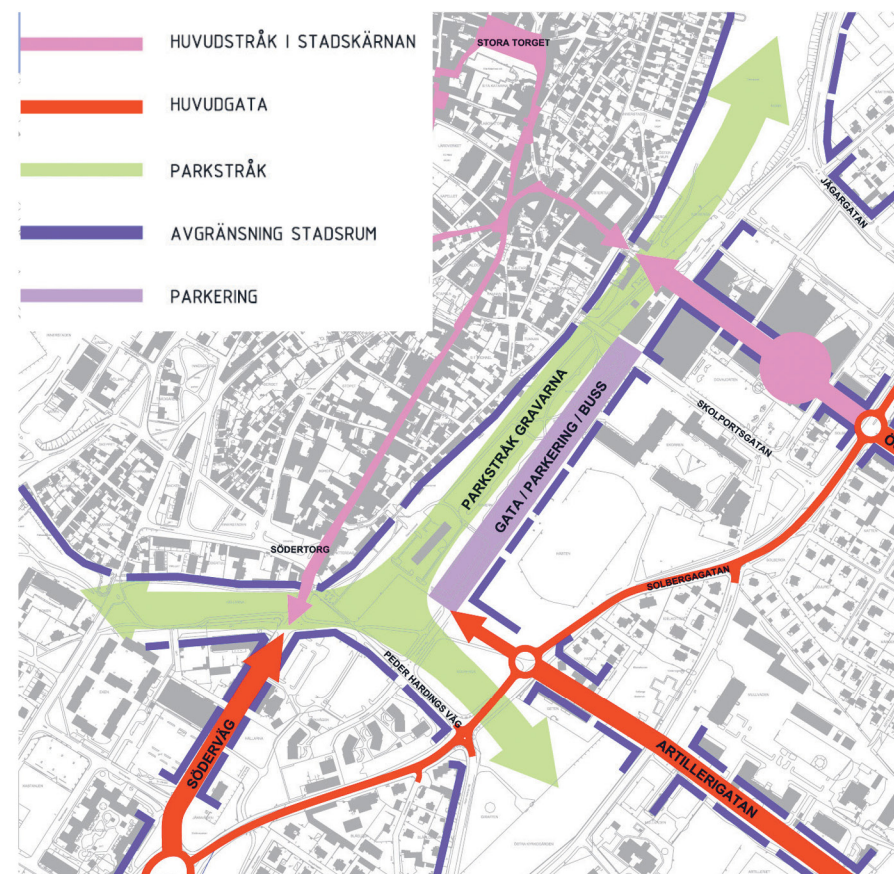
Pågående stadsutveckling i närområdet

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 längst ner 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, likt hur det ser ut i mittensträckan av Söderväg. 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 centrumverksamhet. 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 de vinnande förslaget legat till grund för de byggnader som nu uppförts på platsen. Projektet vann Region Gotlands arkitekturpris 2022.

3. Pågående detaljplan

Diarienummer: MBN 2019/1224

En byggnad föreslås placeras med långsidan mot Solbergagatan för att skapa ett tydligare gaturum på Solbergagatan. Byggnaden är indragen cirka 4 meter från gatan med trädplantering framför. Centrumverksamhet föreslås i bottenplan. Byggnadshöjden/takfotshöjden är viktig för upplevelsen i ögonhöjd längs Solbergagatan och har begränsats så att volymen uppfattas som en trevåningsbyggnad, för att skapa ett gaturum med småstadskaraktär.

4. Pågående detaljplan

Diarienummer: MBN 2020/2489

I ansökan föreslås byggnation av flerfamiljshus. En av byggnaderna föreslås placeras med långsidan mot Solbergagatan för att skapa ett tydligare gaturum på Solbergagatan. Gränssnittet mellan kvartersmark och gatemark (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. Pågående byggprojekt

Detaljplanen vann laga kraft 2020 (Dp 09-P-299)

Inom området håller byggnationen på att avslutas, 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 av 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

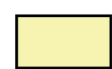
Vision

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

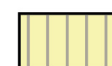




Teckenförklaring



Bostäder med aktiva bottenvåningar. Lokaler ska anordnas för centrumändamål längs huvudgatorna.



Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen bevaras i den mån sanering medger. Verksamheter för centrumändamål får finnas.



Huvudgator-Södväg, Stenkumlaväg och Söder rondellen.



Lokalgator utformas som lågfartsgator. Nedfart till underjordiskt garage sker från lokalgator.



Gångfartsgata. Utformningen av gaturummet prioriterar fotgängare och cyklister. Biltrafik förekommer endast för angoring till bostäder.



Gång- och cykelstråk.



Gator kopplas samman och skapar nya korsningar över Södväg.

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-III (+I) - Byggnader får uppföras i högst 3 våningar (+ vindsvåning). Inom respektive kvarter ska byggnader variera i angivet våningsantal. Bebyggelsen är högst längs huvudgator och något lägre längs lokalgatorna. Gårdsbyggnader uppförs i en våning. Underjordiskt garage får byggas.

Tre stadsbyggnadsstrategier

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

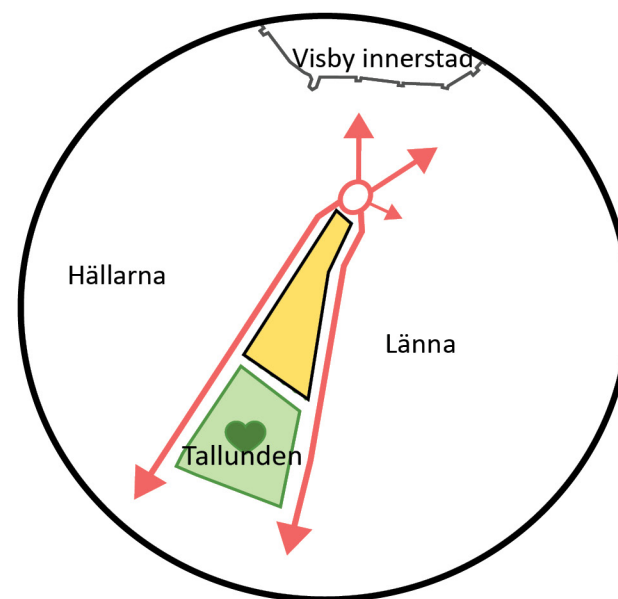


Läka staden

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.

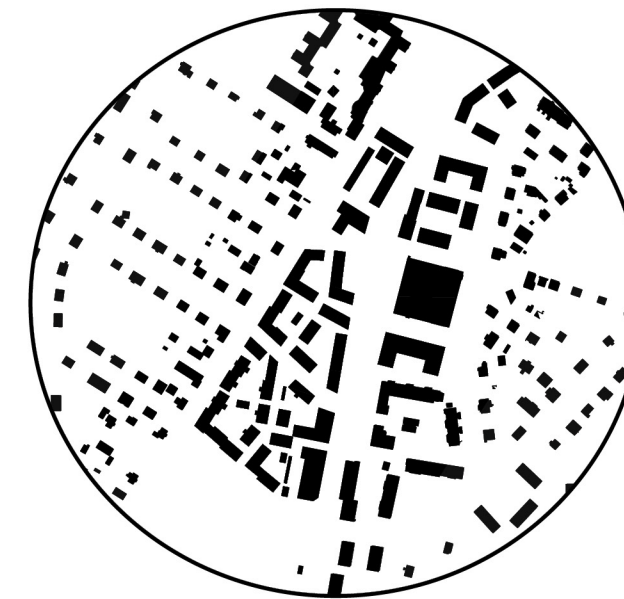


Levande område

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 rumsindellare 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.
- Sänkt hastighet.
- 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.

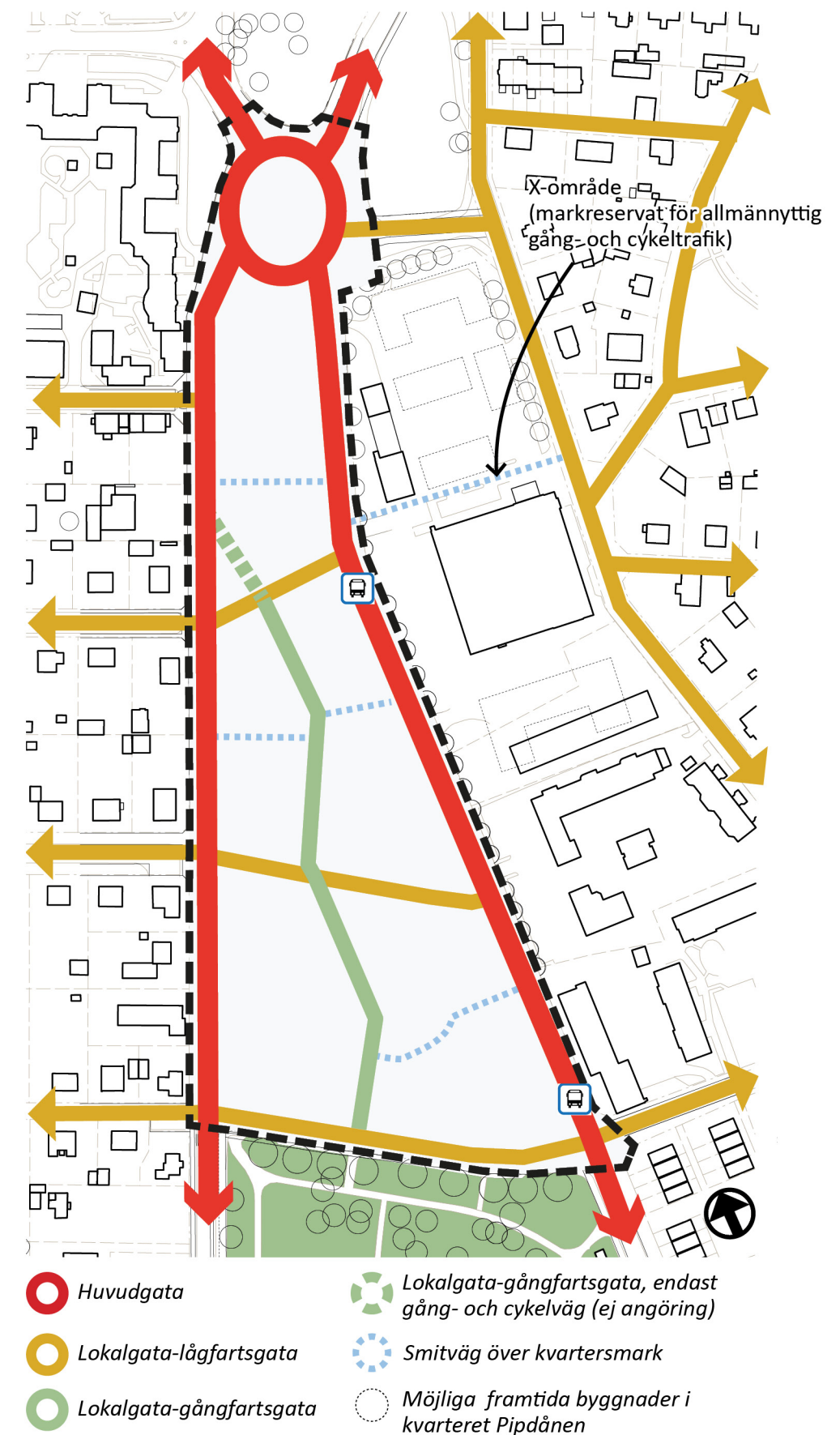
Huvudgator

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 samspekar. 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. Hastigheten bör samtidigt sänkas från 50km/h till 40 km/h, vilket ytterligare ger skäl till smalare körzoner för bil. Hastigheten är den kanske mest grundläggande aspekten på gators sociala, trafikala och ekonomiska liv. Utvärderingar som gjorts av Trafikverket visar på att det kan finnas betydande vinster vid ändrad hastighetsgräns från 50 till 40 km/tim inom tätorters huvudnät för biltrafik (Källa: TRAST fördjupning- Rätt fart i staden).

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



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

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 på respektive sida av gatan. 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 delen 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.



Idag finns en upptrampad stig i Kilens norra grönyta. Denna utvecklas i programmet till en grönskande gångfartsgata som sträcker sig igenom hela programområdet.

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, där kvantitet före stora trädstorlekar prioriteras. 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 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

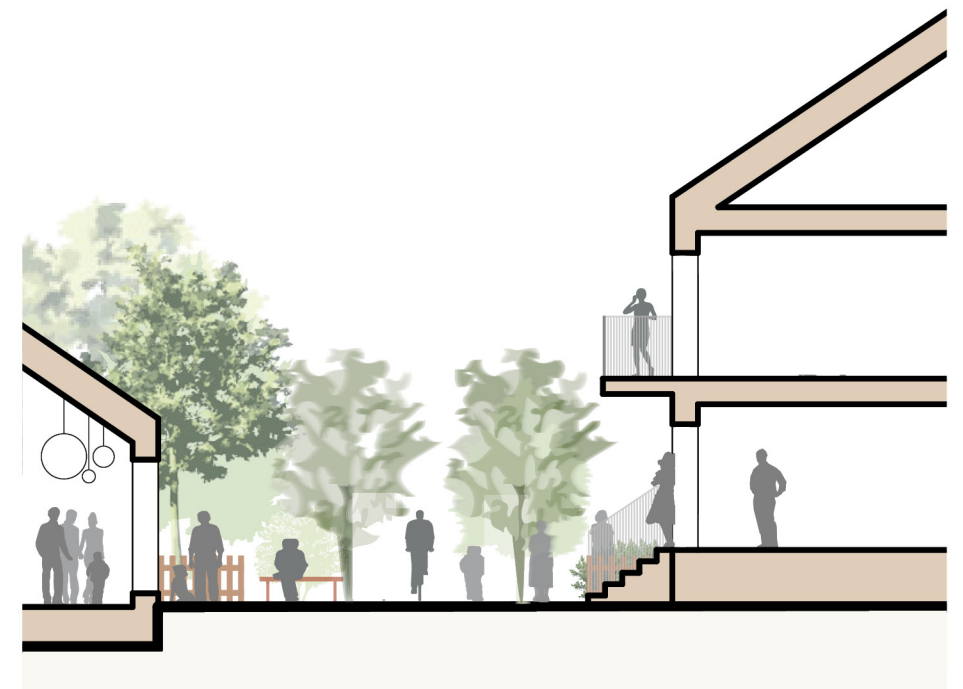
Utgångspunkten i programmet har varit att bevara värdefull grönska i möjligaste mån. Förslaget har därför utformats för att kunna bevara flera av de befintliga träden.

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. I scenariot som presenteras på sida 36 ryms cirka 27 000 kvm BTA, vilket innebär till exempel 200 nya bostäder (20 000 kvm BTA) och 7 000 kvm BTA verksamheter (varav 3 500 kvm är i befintliga byggnader).

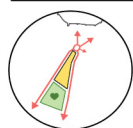
Gaturummen ges smala mått och byggnader placeras i en kvartersstruktur med byggnader främst i gatuliv. Därigenom skapas stadsmässiga, intima gaturum samtidigt som kvartersytan ökar för att nå en hög exploateringsgrad. Byggnadshöjd i upp till 3 våningar (+1 vindsvåning) bedöms vara den högsta lämpliga höjden för nya byggnader när hänsyn tas till befintlig kulturmiljö samt strävan efter att skapa en småstadskaraktär.



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 kantzonen 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 bottenvåningarna 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 minst 2 meter fri gångyta för att passera.



Illustration av korsningen Stenkumlaväg och Gothenhofsgatan.

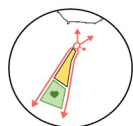
Lokalgator

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 20:e 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 gårdsrumsrum.
- Blandad bebyggelsehöjd i upp till 3 våningar (+ 1 vindsvåning)
- 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.

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 gårdsrumsrum 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 en variation längs huvudgatorna förekommer både små släpp mellan byggnader och inslag av förgårdsmark.

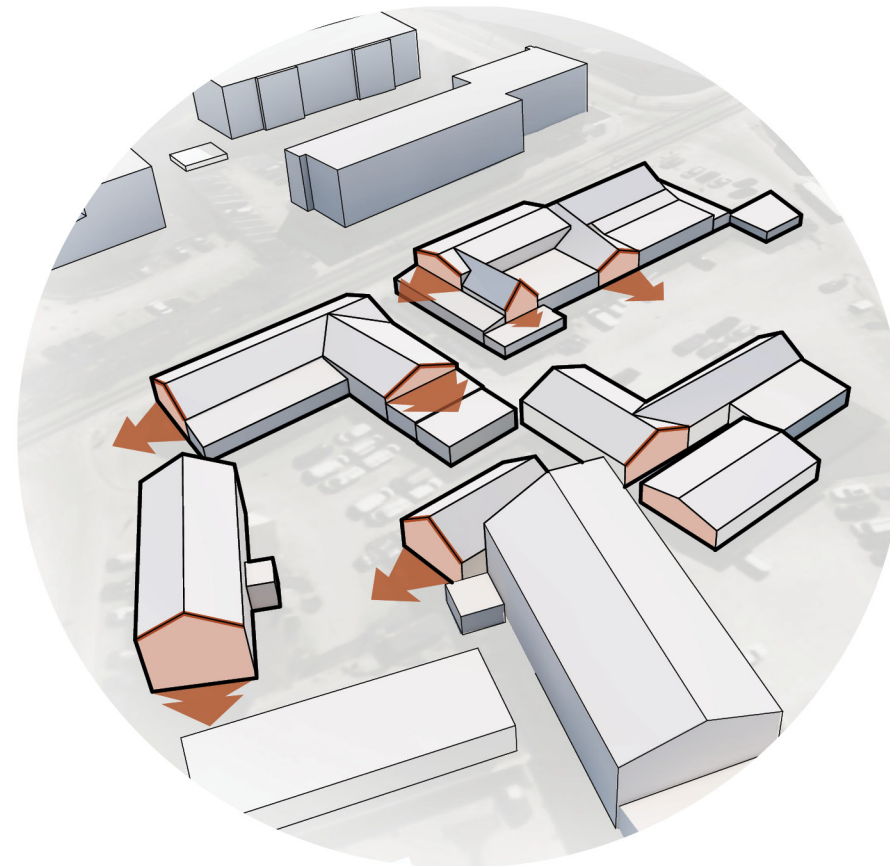


Illustration: Oregelbunden placering av byggnader och varierande riktning av gavlar i f.d. Fole mekaniska verksamhetsområde.

2. Låg och varierad höjd

1-3 våningar till takfot gäller för alla byggnader. 1 vindsvåning kan tillkomma utöver dessa och ger sammanlagt maximalt 4 våningar.

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. Längsidor och gavlar kombineras till en sammanhållen miljö med variation. Inslag av släpp mellan byggnader bidrar till att släppa in ljus och synliggör t ex 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

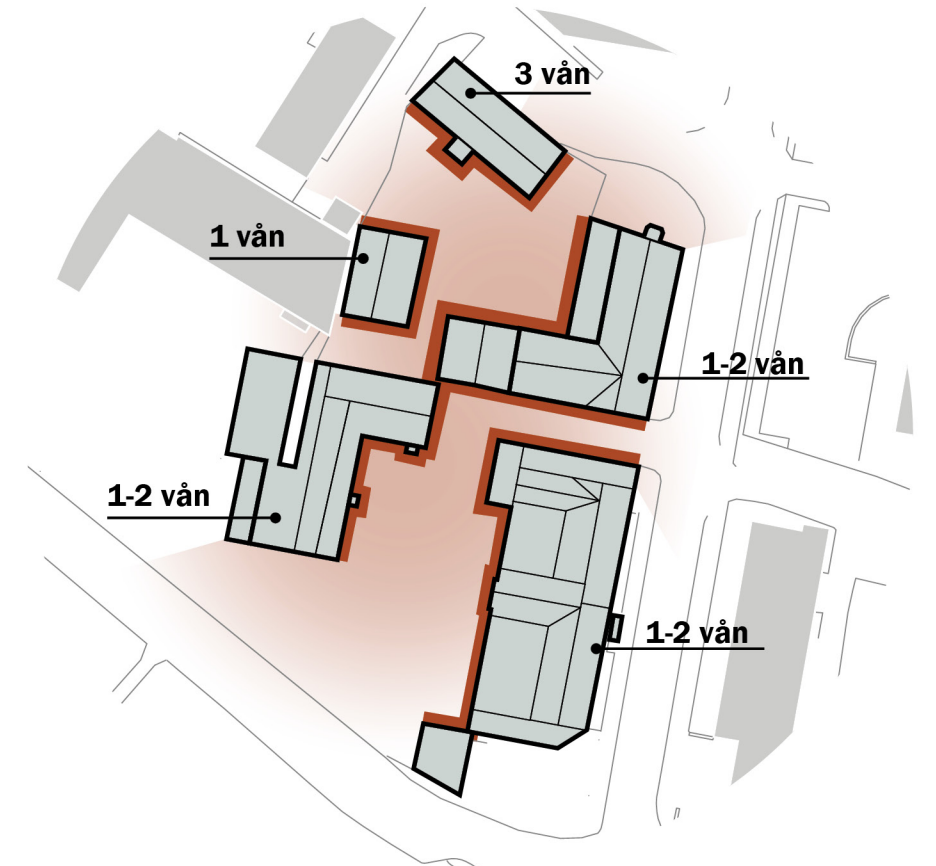


Illustration: Skala på befintlig bebyggelse med angivet våningsantal. Brokiga gårdsrumsrum skapas genom oregelbundet placerade och vinklade byggnader.

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 gårdsrumsrum

Gårdsrumsrummen 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. 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 bebyggelsens 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 förvanskingsförbud 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 kvarnlaget 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.



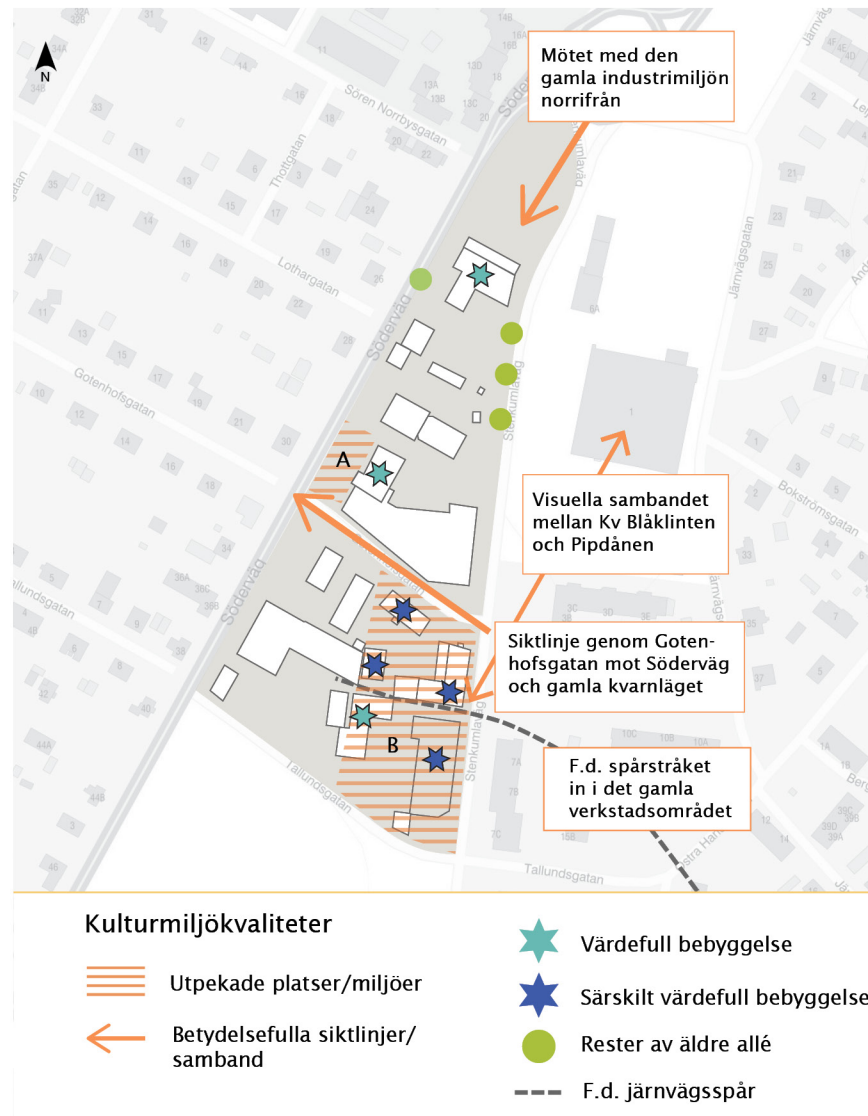
Förutsättningar och konsekvenser

Kulturmiljö	sid 25
Stads- och landskapsbild	sid 25
Rikshintressen	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 kulturmiljökvantiteter 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 (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.

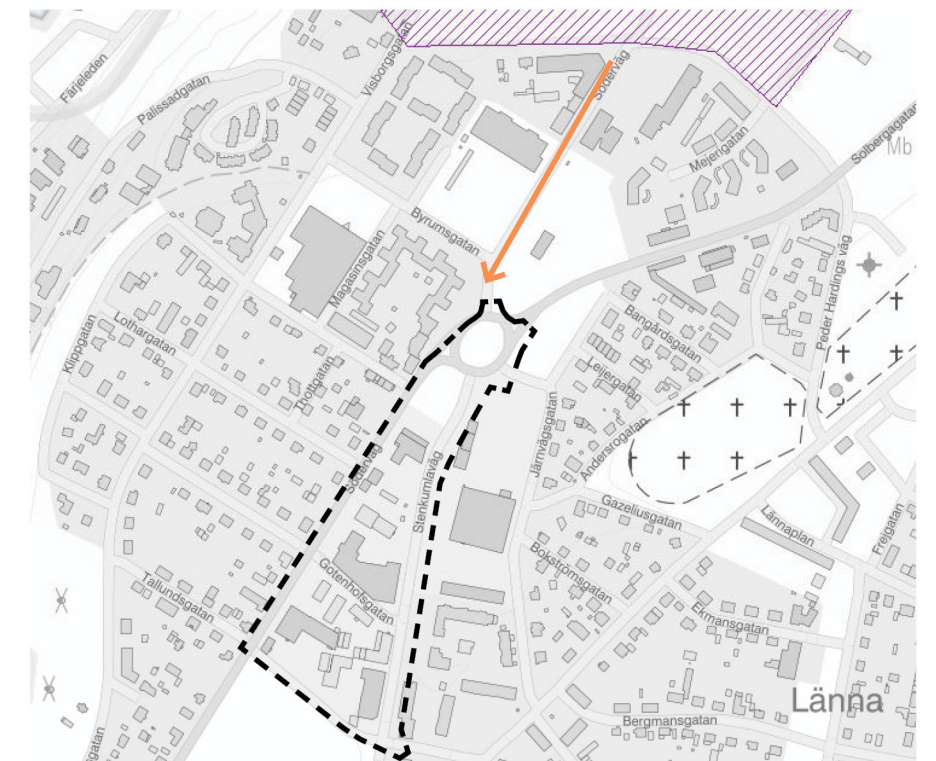
Kilen och dess närområde är idag en plats som uppmuntrar till biltrafik genom sina verksamheter och struktur.

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 de 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. Programförslaget bedöms därför bidra till att bevara och utveckla den kulturhistoriskt värdefulla miljön och tar hänsyn till stads- och landskapsbilden samt kulturmiljövärdena på platsen. Att bevara

bebyggelse möjliggör också 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 grönsstrukturen och ett betydande tillskott av bostäder i ett attraktivt läge. 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.

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 buller från trafik och hamnverksamhet kan komma att påverka bebyggelsestrukturen och möjligheten att bevara kulturhistoriskt intressanta byggnadsverk. Vilka byggnader som kan bevaras kommer därför att avgöras först i kommande detaljplanearbete där dessa förutsättningar utreds.



Illustrationen visar den siktlinje som finns från Visby 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 lufterum, 2) Påverkansområde väderradar, 3) Påverkansområde övrigt, 4) Stoppområde för höga objekt.

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 1-3 våningar (+1 vindsvåning), 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 1-3 våningar (+1 vindsvåning). Programförslaget bedöms därmed inte skapa några flyghinder som negativt kan påverka Visby flygplats. Programområdet ligger utanför influensområde för flygbuller.

Riksintresse Visby hamn

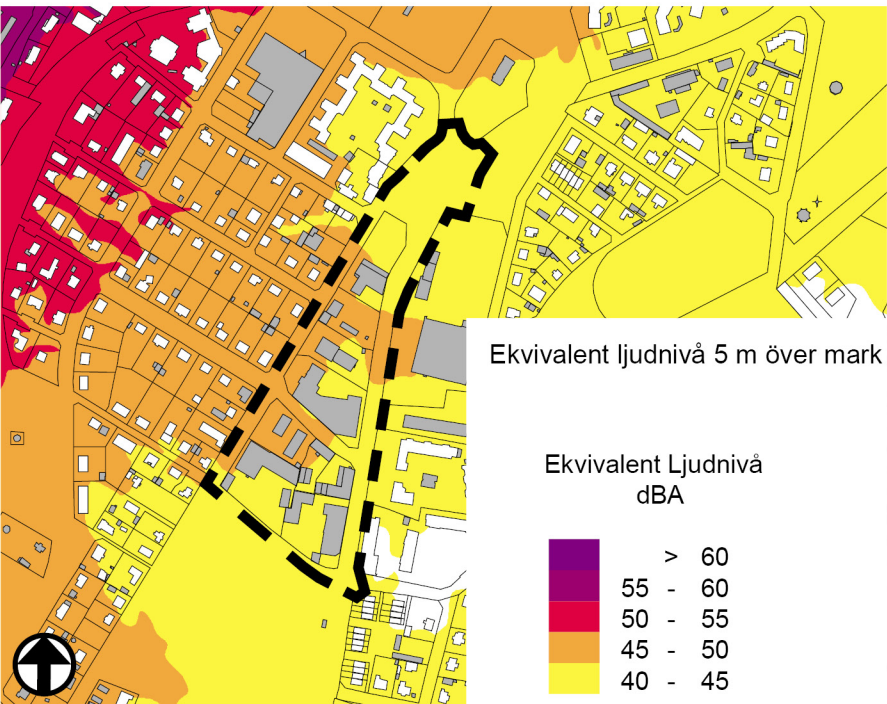
Trafikverket har nyligen tagit fram en riksintresseprecisering för Visby hamn (Riksintresseprecisering för Visby Hamn, 2023-01-27). Visby hamn är ett riksintresse som ligger väster om programområdet.

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.

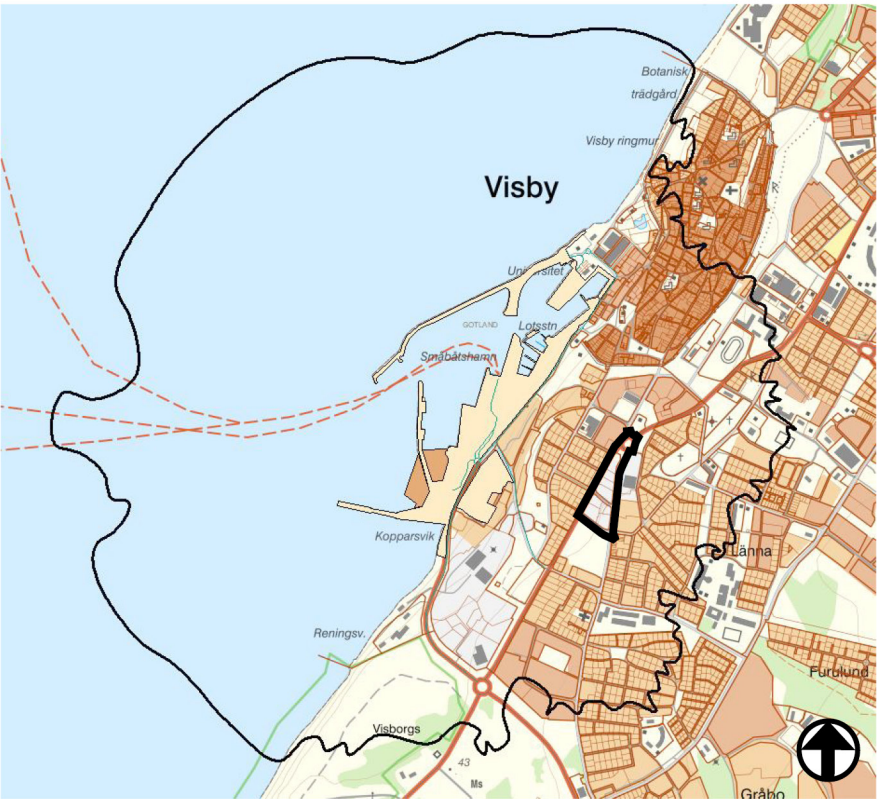
Det är högsta ekvivalenta ljudnivå nattetid som är dimensionerande för beräkningarna, vilket till exempel innebär att bostäder ska ha tillgång till en ljuddämpad sida och uteplats om lämpliga ljudnivåer överskrids på natten vid bostadsbyggnads fasad (läs mer i boverkets allmänna råd BFS 2020:2).

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. Det bedöms finnas goda möjligheter att anpassa byggnaders placering och utformning med hänsyn till bullerexponering och vid behov förbättra ljudmiljön genom olika 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 370 meter faktiskt 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 omfattas av det generella biotopskyddet. 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 parklönnar 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 nr 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.

2023-04-19 gjordes en inventering av lavfloran på träd nummer



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 vitalitet.
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. Björk, friväxande. God vitalitet och utan skador, murgröneklädd stam.
8. Tysklönn, friväxande. Trädet bedöms ha ett högt bevarandevärde i synnerhet ett estetiskt värde.

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. Teknikförvaltningen behöver se över kapacitet i ledningar och i anslutningspunkter innan planbesked kan godkännas.

Gällande el finns en fördelningsstation 70/ 10kV som kommer att avvecklas om några år. Senare kommer det behövas utrymme för mindre transformatorstationer för att försörja både den nya bebyggelsen och närområdet. Två till tre mindre transformatorstationer (6 kvm stora) bedöms behöva finnas för att försörja husen med el. De kommer innebära en mindre mängd strålning och placeras lämpligen på gata (inte inne i bostadshus).

GEAB har en fibernod i befintlig byggnad ut mot Söderväg som innehåller både fiber och aktivutrustning. Från denna nod går det sedan fiber i flera väderstreck (bl.a. längs Söderväg). De fiber som går in i fördelningsstationen kommer att skrotas i samband med rivandet av den byggnaden, övriga önskar GEAB ha kvar. För en eventuell flytt av befintlig nod till en ny byggnad/station/nodbyggnad krävs både tid, pengar och planering. GEAB behöver likt idag cirka 10m2 markutrymme för en nod. GEAB ser positivt på ett merutnyttjande av befintlig fiber.

Området bedöms kunna försörjas med fjärrvärme.

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 Utlåtande i programhandlingsskede - geoteknik, Pentacon, 2023-05-10).

Föreslagen bebyggelse med underbyggda parkeringsgarage/källare bedöms kunna genomföras inom området. Om parkeringsgarage under jord byggs så ska Region Gotlands skrift ”Riktlinjer för utsläpp från industri och annan verksamhet” följas. 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 att krävas i kommande planarbete.

Det bedöms finnas goda möjligheter till 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- såsom en hastighetssänkning, ett mer silande gatunät, minskade tunga transporter och mer grönska. Bebyggelsens utformning och placering kan behöva anpassas för att få goda luftförhållanden.

Dagvatten

Förslag till dagvattenhantering tas fram i detaljplaneskedet. Dagvattenutredningar ska följa dagvattenhandboken som hör till VA-planen med bland annat krav på fördröjning och rening. Kilen ligger inom sekundärt vattenskyddsområde där särskilda föreskrifter gäller.

Grundvatten

Planområdet ligger inom sekundärt skyddsområde för Visby grundvattentäkt och inom grundvattenområdet 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.

När området omvandlas till bostäder kommer marken att behöva saneras vilket minskar föroreningsbelastningen betydligt och därmed även risken för negativ påverkan av grundvattenförekomsten. Programförslaget bedöms inte ge någon negativ påverkan på det kvantitativa kvalitetskravet för miljökvalitetsnormer(MKN) eller på möjligheterna att nå kvalitetskravet för grundvattenområdets kemiska status. Påverkan på MKN för grundvatten och för recipienten ska redovisas i den dagvattenutredning 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 (Kemakta 2019). Denna har sedan kompletterats (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. Gasframställningen har gett upphov till omfattande förorening i området. Sanering krävs.

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 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. Vid en marksanering kommer huvudkällan av föroreningen, den förorenade marken, tas bort. Sanering av mark kommer att förhindra ytterligare spridning. 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.

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.

Länsstyrelsens 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 (Ansvarsutredning avseende fd Gasverkstomten, 2020-11-11). Detta innebär att det finns en möjlighet att söka statligt stöd för sanering av mark, vilket beskrivs utförligare på sida 33 under rubrik "Kostnads- och ansvarsfördelning".

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. I den fördjupade översiktsplanen för Visby beskrivs att vid nybyggnad bör av försiktighetsskäl nivån 0,2 mikrottesla (µT) inte överskridas. 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 och risker för läckage och spridning av föroreningar i mark. Idag leds också gastransporter på Söderväg till bensinstationerna. Ingen riskutredning av bensinstationernas riskzoner

eller transporter av farliga ämnen har tagits fram i programarbetet.

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 rekommenderar ett skyddsavstånd på 100 meter mellan bensinstation och bostäder med hänsyn till buller och lukt (Bättre plats för arbete, Boverkets allmänna råd 1995).

Med hänsyn till de rekommendationer som finns behöver bensinstationerna flytta för att bostäder och verksamheter ska kunna byggas ut enligt förslaget. Om endast en av bensinstationerna flyttar frigörs en del kvartersmark som kan placeras utanför 100 meterszonen. Marken norr om elektricitetsverksbyggnaden ligger på ett avstånd om 100 meter från de två bensinstationerna. Om bensinstationerna ska finnas kvar på platsen behöver en riskutredning för transporter av farligt gods och risker kopplade till bensinstationernas anläggning tas fram i detaljplaneskedet för att klarlägga hur stor del av kvartersmarken som kan byggas med bostäder.

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.

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

Mycket förorenad mark, sanering krävs

Ytterligare undersökning krävs för att bedöma eventuellt behov av sanering.

Byggnad förenad med risk (bensinstationer och fördelningsstation)

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. Utgångspunkten i beräkningarna baserades på tidigare prognostiserade trafikmängder. Förutsättningarna kan ha förändrats något sedan detaljplanen för kvarteret Pipdånen antogs. 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. Ingen bullerutredning har utförts i programskedet. 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.

Om en sänkning av hastighet på Stenkumlaväg och Söderväg görs från 50 km/h till 40 km/h så påverkas ljudnivån positivt. Enligt Trafikverket innebär en hastighetsändring med 10 km/tim, i intervallet 70–30 km/tim, i grova drag att bullernivån minskas med 2 dBA.

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 50km/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 14,8m och Söderväg är som smalast cirka 14,4m. 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 grönsplanens 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, i enlighet med stadens parkeringspolicy. Utformningen bör göras 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.

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 vilket möjliggör att ”silningsprincipen” för bilar kan tillämpas. Tvärkopplingarnas utformning ska utredas i kommande detaljplanarbete. Parallellt bör möjligheten att sänka hastigheten på Söderväg och Stenkumlaväg utredas.

Parkering och angöring

En utveckling av Kilen innebär att flertal befintliga markparkeringar inom kvartersmarken tas bort till förmån för parkering i underjordiskt garage. Infart till garaget/en sker från lokalgatorna. Parkering inom kvartersmark utformas i enlighet med parkeringspolicy.

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 låka 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. Människor med olika socioekonomiska förutsättningar kan mötas i sin vardag.

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 eftersträvarnsvärt 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 detaljplanarbetet 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 tillsammans med sänkt hastighet 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. Det finns vissa platser i Visby som redan idag har partikelnivåer som överstiger de riktvärden som finns. 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 en hastighetssänkning, 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. I detaljplaneskedet ska frågan studeras vidare i en luftutredning.

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. Planprogrammet tar fasta på redan ianspråktaga ytor istället för att ta nya i anspråk. Samtidigt öppnar det för möjligheter till mer grönytor, nya trädplanteringar, gröna tak mm. Bedömningen är att programförslaget inte motverkar miljömålet och kan genom planläggning verka positivt för miljömålet.

De övriga miljömålen; Bara naturlig förurning, 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
Undersökning av	
betydande miljöpåverkan	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 goda möjligheter i kommande detaljplan/er att reglera de aspekter som är nödvändiga för att nå visionen för programområdet på kvartersmark. Exempel på regleringar som kan vara lämpliga 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, med mera.

Kommande arbetsprocess bör 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. Projektdeltagarna som medverkar i exploateringsprojektet har olika kompetenser inom stadsbyggnad. 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

Innan detaljplanearbeten påbörjas bör Region Gotland utföra en förstudie som presenteras i form av ett start-PM. Godkänt program används som underlag för förstudien. Start-PM 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 planprogrammet, såsom en uppskattning av Region Gotlands framtida intäkter, kostnader och driftkostnader, tidplan kopplat till en etappindelning, redovisning av vilka genomförandeavtal som behöver tecknas, frågor som behöver utredas under kommande detaljplanearbete och vilka personella resurser som behövs för att genomföra projektet.

Detaljplanearbetet bedöms kunna påbörjas tidigast våren 2025.

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 planprogrammet 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 Atern 8 berörs av den planerade inre gångfartsgatan. Gångfartsgatan är 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 programförslaget ska kunna genomföras så måste en ny detaljplan tas fram för området. Plankostnadsavtal kommer att tecknas med berörda fastighetsägare. Plankostnadsavtalet reglerar kostnaden för framtagandet av nya detaljplaner samt alla utredningar som krävs som underlag för planarbetet. I och med att byggherren svarar för plankostnaderna ska ingen planavgift betalas vid kommande bygglovsansökan. Plankostnadsavtalen kommer även att omfatta kostnaden för framtagande av detta program. Den exploatör som regionen tecknar avtal med kommer tillsammans med övriga fastighetsägare, som avser att exploatera sina fastigheter inom kvarteret, vara huvudansvariga för genomförandet av kommande detaljplan/er inom kvartersmark.

För att säkra genomförandet av detaljplanen/detaljplanerna inom området kommer exploateringsavtal att tecknas mellan Region Gotland och berörda fastighetsägare. I exploateringsavtalet regleras marköverlåtelse, lantmåteriförrättningar, 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. Skattebetalarna ska inte bidra till kostnader som beror på privat byggande.

Vissa projekt innebär 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

Det finns inget kvarstående ansvar för omhändertagande av markföroreningar som har uppkommit från tidigare verksamhetsutövare. Bidrag kan därför sökas hos Naturvårdsverket för saneringsåtgärder ner till MKM (Mindre Känslig Markanvändning). Om och när bidrag kan fås är dock ovisst. Om framtida utredningar visar på andra föroreningar än de idag kända kan länsstyrelsen behöva ompröva kretsen av ansvariga verksamhetsutövare.

Det finns även möjlighet att ansöka om statlig finansiering för avhjälpande av föroreningsskador vid byggande av bostäder ner till KM (känslig markanvändning, till exempel bostäder). Regionen söker då på markägarens vägnar från anslaget hos länsstyrelsen. Länsstyrelsen gör i sin tur en ansökan hos Naturvårdsverket, vars uppgift är att samordna arbetet nationellt, prioritera de viktigaste områdena att åtgärda och sedan fördela anslagen.

Sanering som inte kan finansieras med bidrag ska bekostas av exploatör. Eventuella föroreningar som uppkommit från nuvarande verksamheter behöver undersökas och kostnadsansvar utredas.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Inom ramen för ett samråd ska kommunen undersöka om genomförandet av programmet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Utifrån de nu kända förhållandena gör Region Gotland bedömningen att frågor som gäller miljöpåverkan bedöms påverkas i mindre grad och kan därmed utredas och ev. åtgärdas i den ordinarie planprocessen. Utredning och anpassning gäller luft, buller, mobilitet, markföroreningar, säkerhet, natur, kultur och stadsbild, VA och klimatanpassning.

Underlaget som ligger till grund för bedömningen finns som en bilaga till programmet (Undersökning av betydande miljöpåverkan (UBMP), Region Gotland, 2023-05-11).

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 m.m. De kvarter som har minst komplexa förutsättningar kan detaljplaneläggas först. Därför föreslås en etappindelning enligt nedan.

Huvudalternativ för etappindelning 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). Med hänsyn till att det idag finns stor osäkerhet kring föroreningsituationen och eventuell spridning av föroreningar kan frågan om just markföroreningar omöjliggöra en annan etappindelning än denna. Omlokalisering av bensinstationerna möjliggör att samtliga etapper kan ingå i en och samma detaljplan. Alternativt att området delas in i två detaljplaner: etapp 1 omfattar norra delen av området och etapp 2 som omfattar större del av området (etapp 2a, 2b och 3).

Etapp 1

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. Den kan därför vara lämplig som en första etapp.

Etappen är beroende av Söderrondellens omvandling. Trafikbuller från Söderväg, Stenkumlaväg och Söderrondellen samt industribuller från Visby hamn kan komma att påverka områdets utformning. Markföroreningar på Blåklinten 7 behöver också utredas för att klargöra om etapp 1 är möjlig. Även dispens från biotopskydd krävs.

Etapp 2a

Etapp 2a utgörs av programområdets södra del och omfattar fastigheterna Astern 3, 4, 6, 7, 8 och 9 samt Tallundsgatan. Området kan sannolikt utgöra etapp 2 om befintlig bensinstation i södra delen av området omlokaliseras och skyddande bebyggelse bevaras som finns i etapp 3.

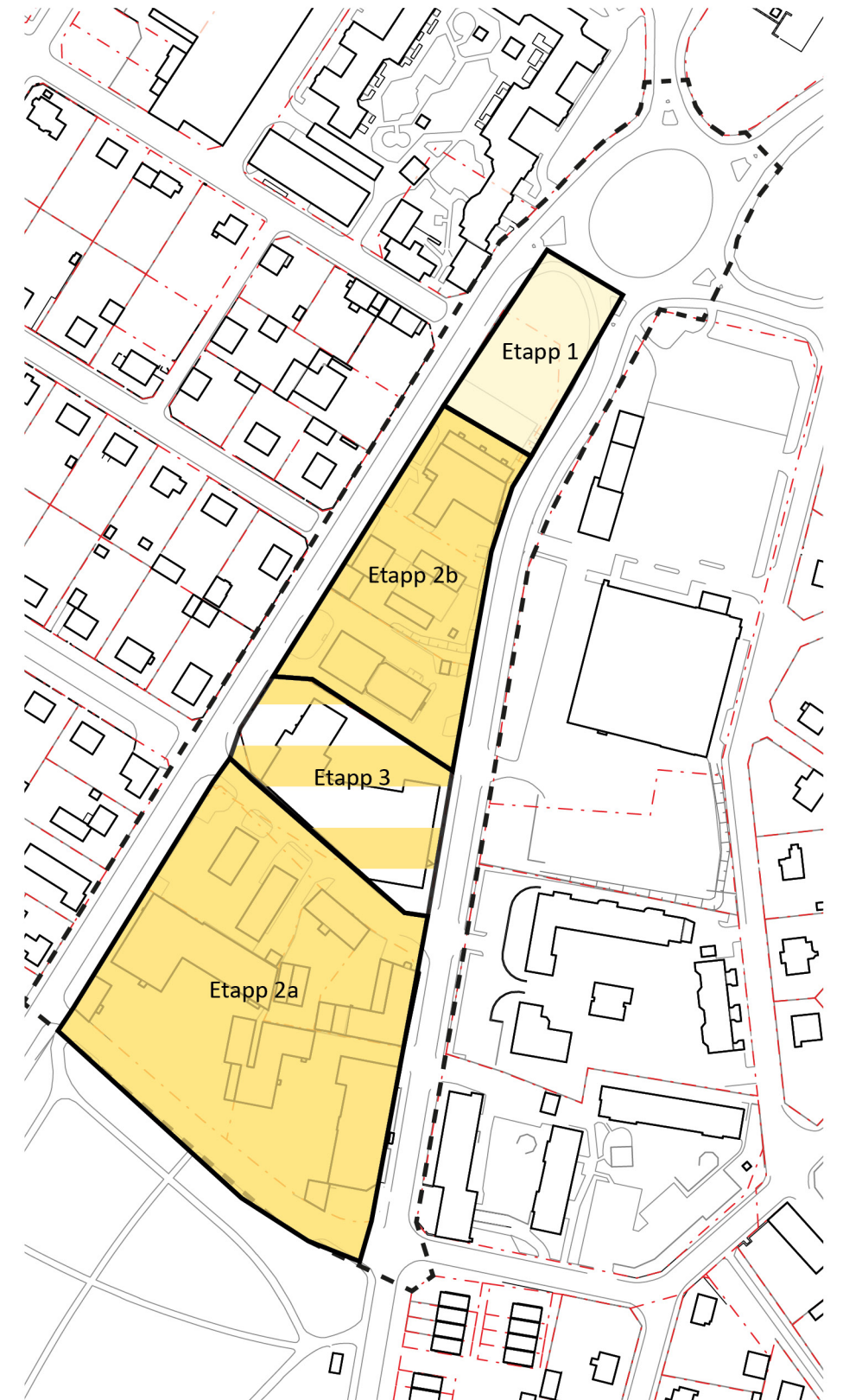
Etapp 2a är beroende av flera utredningar kopplat till risker, buller och olägenhet med hänsyn till närliggande bensinstation, farligt gods transporter, trafikbuller från vägar och industri från Visby hamn. Mindre föroreningar har påträffats och området behöver saneras.

Etapp 2b

Etapp 2b ligger i mitten av programområdet och omfattar fastigheterna Blåklinten 4 och 5 samt del av Blåklinten 7. Området kan sannolikt utgöra etapp 2 om befintlig bensinstation i centrala delen av området omlokaliseras och skyddande bebyggelse bevaras i etapp 3. Fördelningstationen på fastigheten behöver också avvecklas innan området kan bebyggas. Etapp 2b är beroende av utredningar kopplat till risker, buller och olägenhet med hänsyn till närliggande bensinstation, farligt gods transporter, buller från vägar och Visby hamn. Marken har konstaterats vara förorenad och sanering krävs.

Etapp 3 (+ etapp 2b eller etapp 2a)

Etapp 3 förutsätter att etapp 2a eller 2b har genomförts och att samtliga bensinstationer har omlokalisats. Det möjliggör för att etapp 3 ska kunna byggas ut då byggnadens funktion som "skyddande bebyggelse mellan bensinstation och bostäder" utgår. Etapp 3 ingår då i etapp 2a eller 2b.



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 samt hastighetssänkning för motorfordon på gator behöver inte ske inom ramen för ett detaljplanearbete, utan kan ske som en egen process innan eller under detaljplanearbetet. Övriga listade utredningar och underlag bör ske inom ramen för ett framtagande av ny detaljplan.

Omlokalisering av bensinstationer

Möjlig omlokalisering av bensinstationer behöver utredas.

Ansökan om dispens

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.

Gatu-/Trafikutredning

Studier görs för Stenkumlaväg och Söderväg för att visa lösningar där trafikflödet för motorfordon håller tillräcklig kapacitet samtidigt som cyklisterna och fotgängarna ges mer plats och får tryggare och attraktivare miljö. 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). Längs Stenkumlaväg måste därför angöringsplatsernas påverkan på flöden studeras, tillsammans med lämplig placering av angöringsplatser etc.

Samtidigt undersöks om tvärgående gator som kopplar till Hällarna och Pipdånen kan öppnas för trafik samt tvärkopplingarnas utformning och vilka trafikslag som ska tillåtas på respektive sträcka. Sänkt hastighet kan vara en bidragande del i en lösning liksom justerade gatubredder och annan indelning av gatans zoner. Om lokalgator är bäst lämpade att vara utformade som gångfartsgator eller lågfartsgator ska också utredas. Om lokalgatorna är lämpliga att göra till gångfartsgator eller enkelriktas kan gatubreddens 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 med sekvenser av sammanbundna rumsligheter.

Söderrondellens utformning utreds. I studie av rondellen bör det ingå att om möjligt minska ytor för bilar ytterligare till förmån för ytor gående och cyklisterna, grönytor eller mer kvartersmark.

Undersökning av markföroreningar

I kommande planarbete ska markföroreningar undersökas och avgränsas samt saneringsbehovet och kostnad klarläggas. Blåklinten 5 och 6 är färdigundersökta förutom marken under bensinstationen Circle K. Samtlig resterande kvartersmark inom programområdet måste utredas. Utredning krävs för att avgränsa föroreningarnas spridning och vilka åtgärder som krävs för att uppnå riktvärden för KM.

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

Bullerutredningar

Trafikbullerutredning ska tas fram för att påvisa framtida trafikmängders bullernivå längs huvudgator samt konsekvenser av nya tvärförbindelser över Söderväg. Stenkumlaväg, och Söderrondellen. Buller från Tallundsgatan, Gotenhofsgatan och nya tvärgator ska även ingå i trafikbulleranalysen.

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

Det bör utredas om effekter från dessa två bullerkällor kan samverka och bidra till kumulativa effekter.

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.

Dagvattenutredning

En dagvattenutredning ska tas fram inom ramen för planarbetet. I utredningen ska förslag ges på dagvattenlösningar och en bedömning ske av planförslagets påverkan på grundvatten. Miljökvalitetsnormer gäller för recipienten.

Skyfallsutredning

För att hantera skyfall behövs en höjdsättningsplan.

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. Bensinstationerna innebär att det råder ett skyddsavstånd för nybyggnation för bostäder. Generella riktlinjer är att inom 100 meter ska risksituationen och risken för olägenhet utredas. Det kan vara olämpligt att bygga nära bensinstationer utan riskförebyggande åtgärder. I utredningen behöver avstånd till lossningsplats för gas och bensen utredas tillsammans med riskavstånd för att kartlägga om en etapputbyggnad är möjlig.

Transporter av farligt gods kan behöva utredas.

Luftutredning

En luftutredning ska tas fram i det kommande planarbetet med hänsyn till risken för överskridande av miljökvalitetsnormer. Åtgärdsförslag som kan minska risken för dålig luft ska anges i utredningen.

Utredning av påverkan på riksintresse Kulturmiljövård

I kommande planarbete kan siktlinjer från Visby innerstad behöva studeras för att utreda planförslagets konsekvenser på riksintresset och världsarvet. En analys bör i så fall göras på vinterhalvåret när växtlighet inte skymmer sikten mellan området och Visby innerstad.

Social konsekvensanalys/barnkonsekvensanalys

I detaljplaneskedet ska en social konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys göras som omfattar de allmänna platserna och kvartersmarken.

Stadsbilsanalys

Inom ramen för planarbetet ska en stadsbilsanalys 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.

Scenariostudie

Så kan det bli!

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

Scenariot möjliggör cirka 27 000 kvm BTA, vilket skulle kunna innebära 200 nya bostäder och 7 000 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 cirka 27 000 kvm BTA, varav 3 500 kvm BTA är i bevarade byggnader. Det skulle innebära ny bebyggelse med till exempel 200 bostäder och 3500 kvm BTA verksamheter. Denna relativt höga täthet förutsätter att parkering ordnas i underjordiska garage.

Föreslaget skulle innebära ett behov av cirka 250 bilplatser och 900 cykelplatser. Schablonmässigt räknat skulle yta för 250 bilplatser innebära ett behov av 6250m² parkeringyta, vilket innebär ett behov av garage under 30% av kvartersmarken.

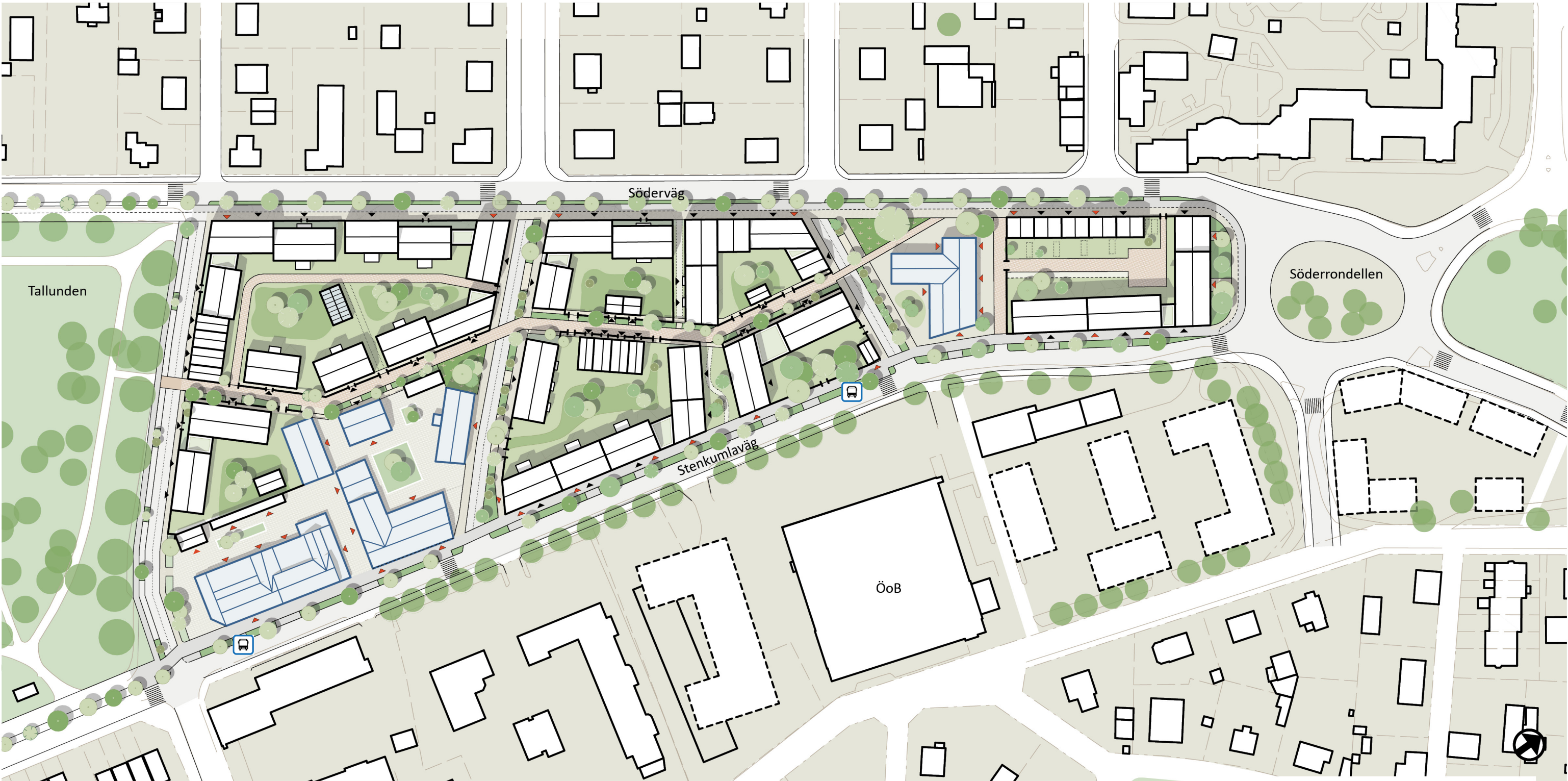


Perspektiv från sydväst. I förgrunden syns Söderväg och till höger i bilden skymtas parken Tallunden. Befintliga byggnader som är bevarade visas i en ljusare färg än den tillkommande bebyggelsen.

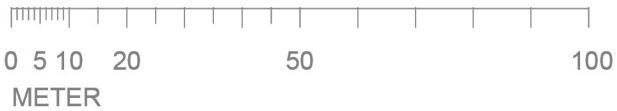


Vy i den nya gångfartsgatan som går nord-sydligt genom Kilen.
Byggnaderna är låga och gaturummet smalt, och gestaltas för att bilda en trivsamt och småskalig miljö på gåendes villkor.

Illustrationsplan



- ▶ Huvudentré verksamhet
- ▶ Huvudentré bostad
- Bevarade byggnader
- Ev. framtida byggnader utanför programområdet
- Busshållplats





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

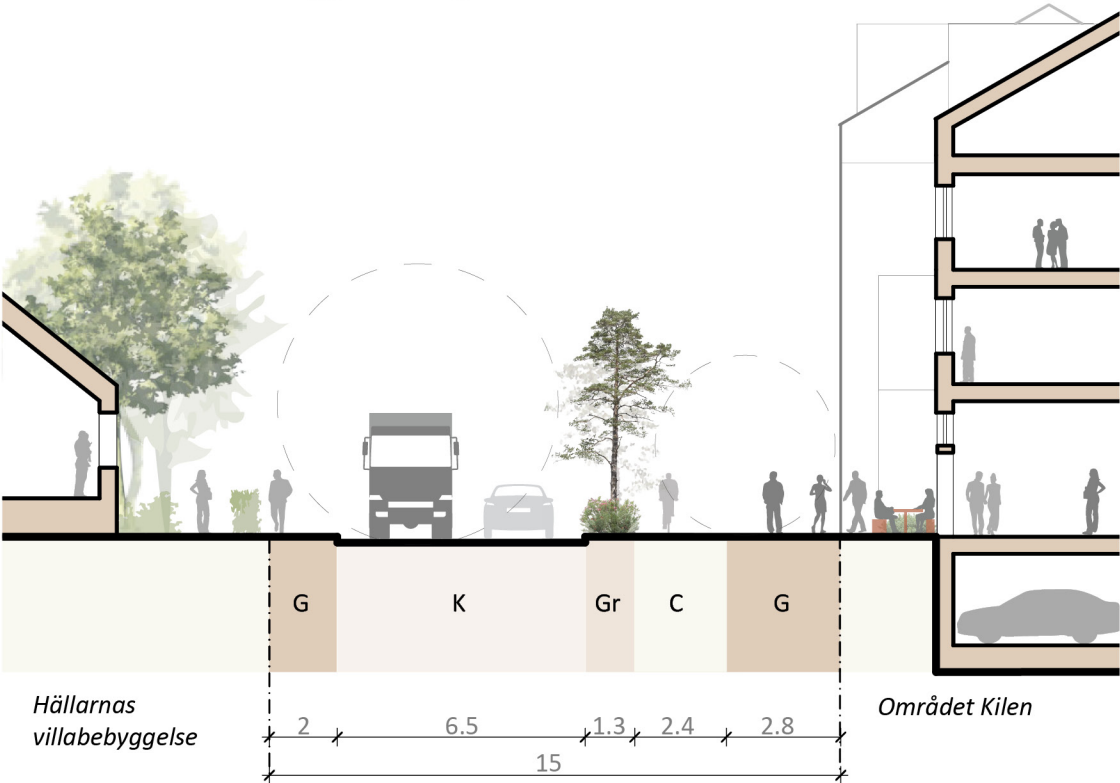
Söderväg

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 småstadskarakter.

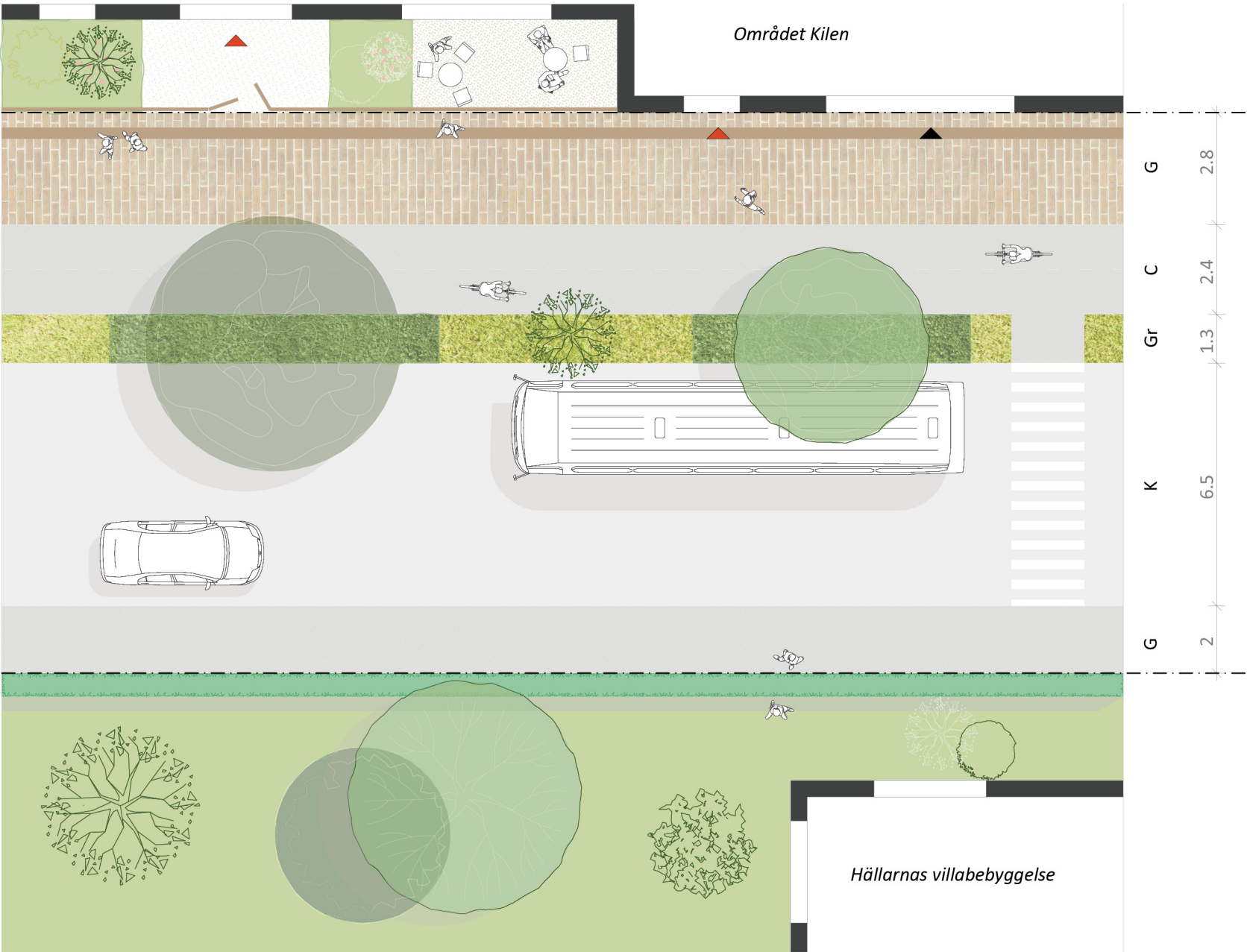
Gatan breddas där den är som smalast så att gatubredden inte understiger 15 meter. Upplevelsen av gaturummet tajtas samtidigt till genom att bebyggelse placeras i gatuliv och att grönska tillförs i gatan som delar upp gaturummet i två mer småskaliga rum. Mindre inslag av förgårdsmark finns längs gatan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

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. För att det inte ska bli konflikt mellan pendlingscykelstråket och andra funktioner så bör ingen flexyta ordnas längs denna gata. Cyklister och fotgängare ges företräde i korsningar längs Söderväg.

Verksamhetslokaler förläggs i hörnlägen.



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





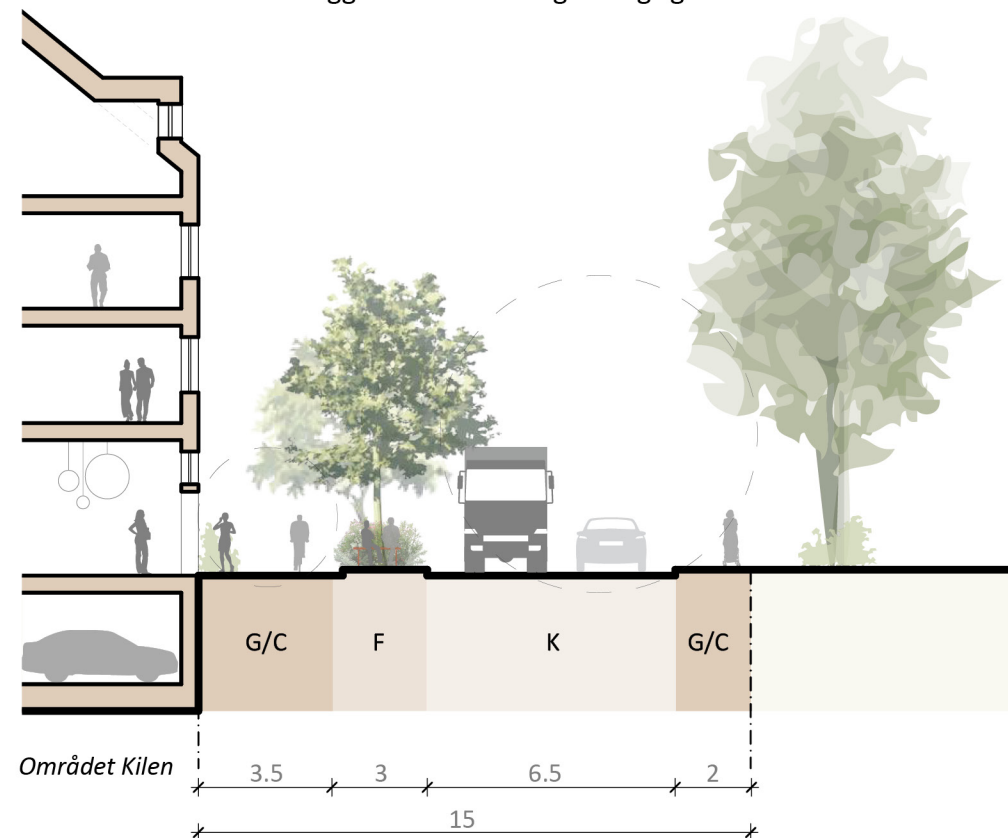
Stenkumlaväg

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.

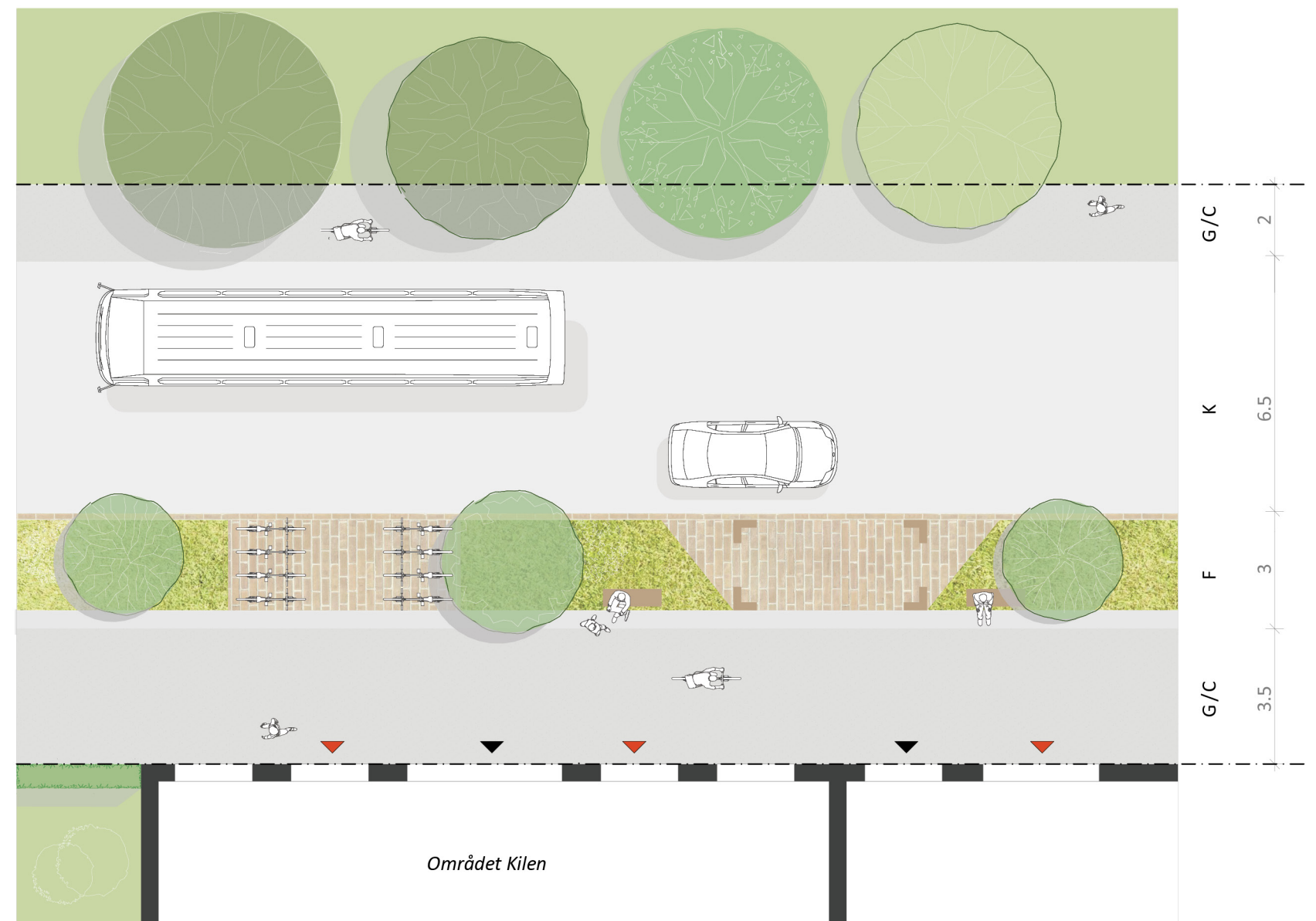
Gatan breddas där den är som smalast så att gatubredden inte understiger 15 meter. Upplevelsen av gaturummet tajtas samtidigt till genom att bebyggelse placeras i gatuliv och att grönska tillförs i gatan som delar upp gaturummet i två mer småskaliga rum. Mindre inslag av förgårdsmark finns längs gatan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

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 i bottenvåningar längs gatan..



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



Lokalgator

Den inre gångfartsgatan

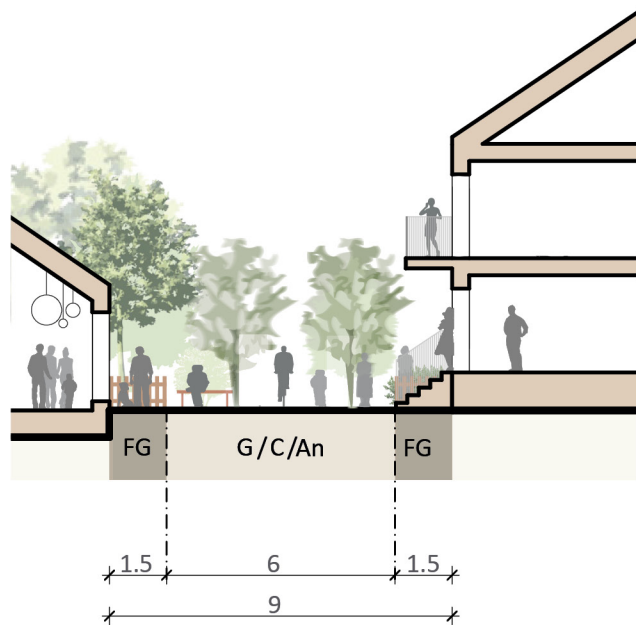
Idag finns ingen inre gata i Kilen.

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.

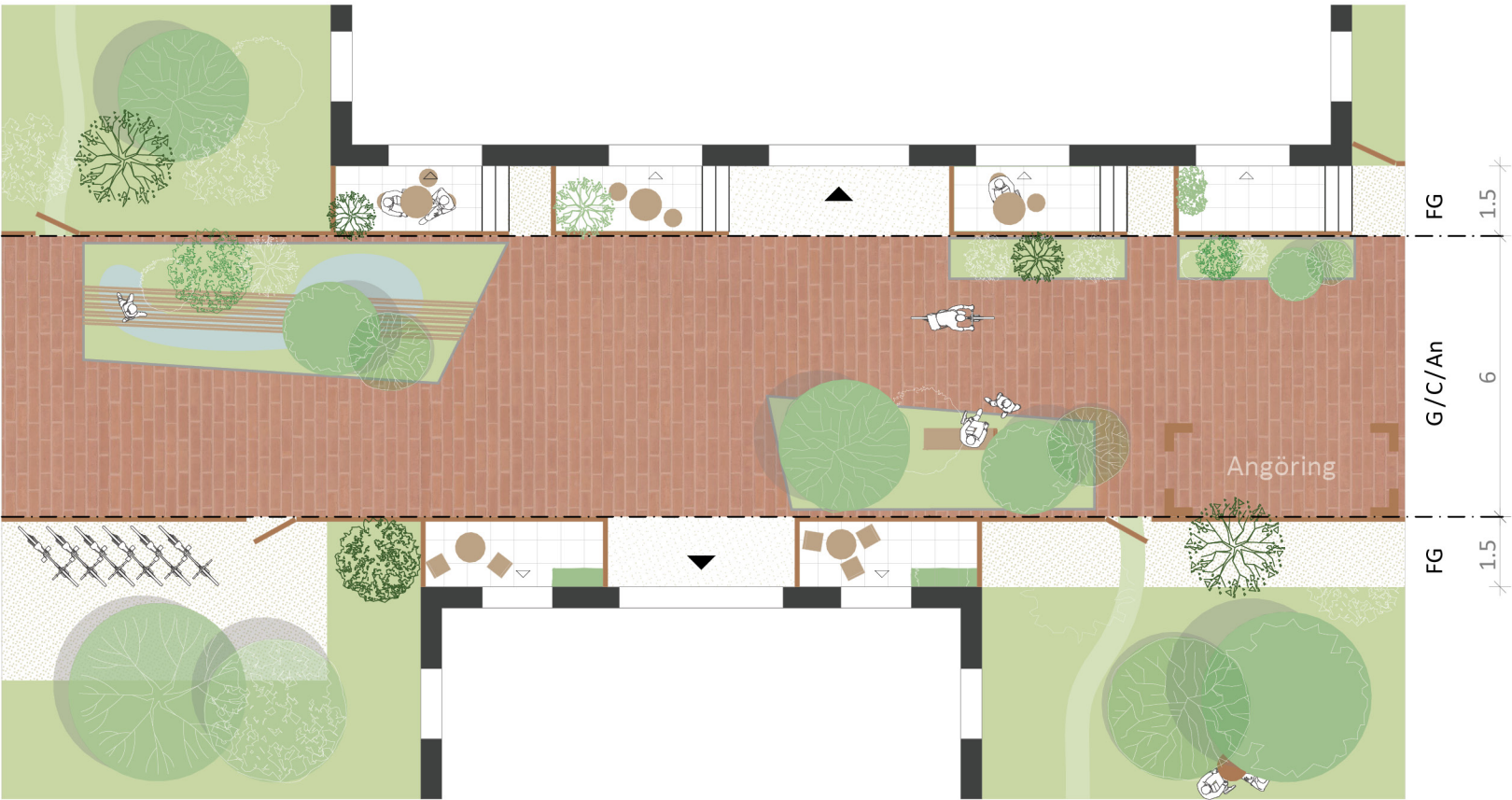
Fordonstrafik får endast förekomma undantagsvis, för att angöra till byggnader i området.

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

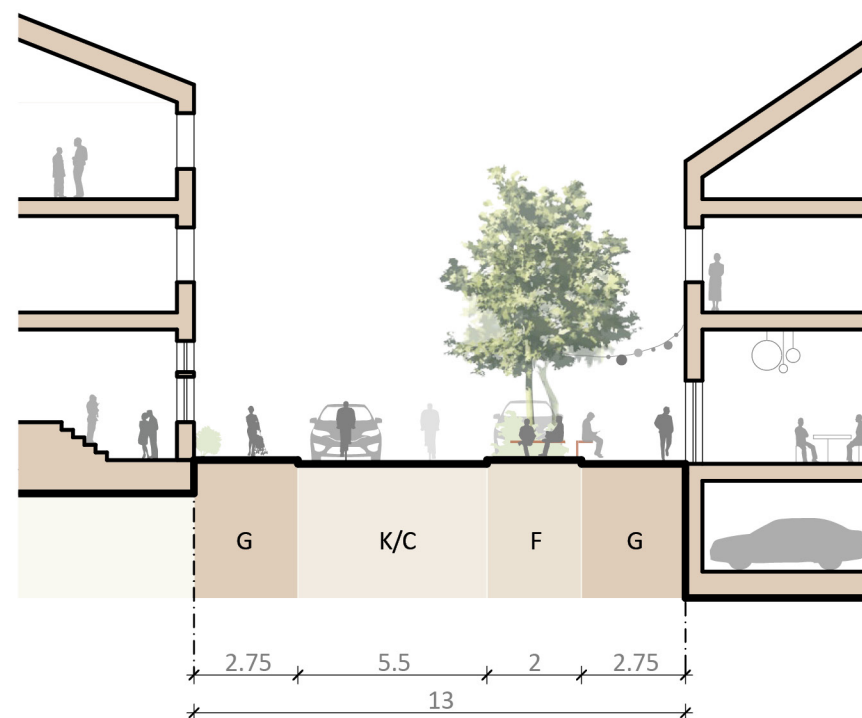


Gothenhofsgatan och Lothargatan

Gothenhofsgatan finns redan i Kilen, och ligger kvar med ungefär samma vägbredd. Lothargatan är en gata som idag går igenom Hällarna (villabebyggelsen i väster) och som förlängs för att fortsätta igenom Kilen.

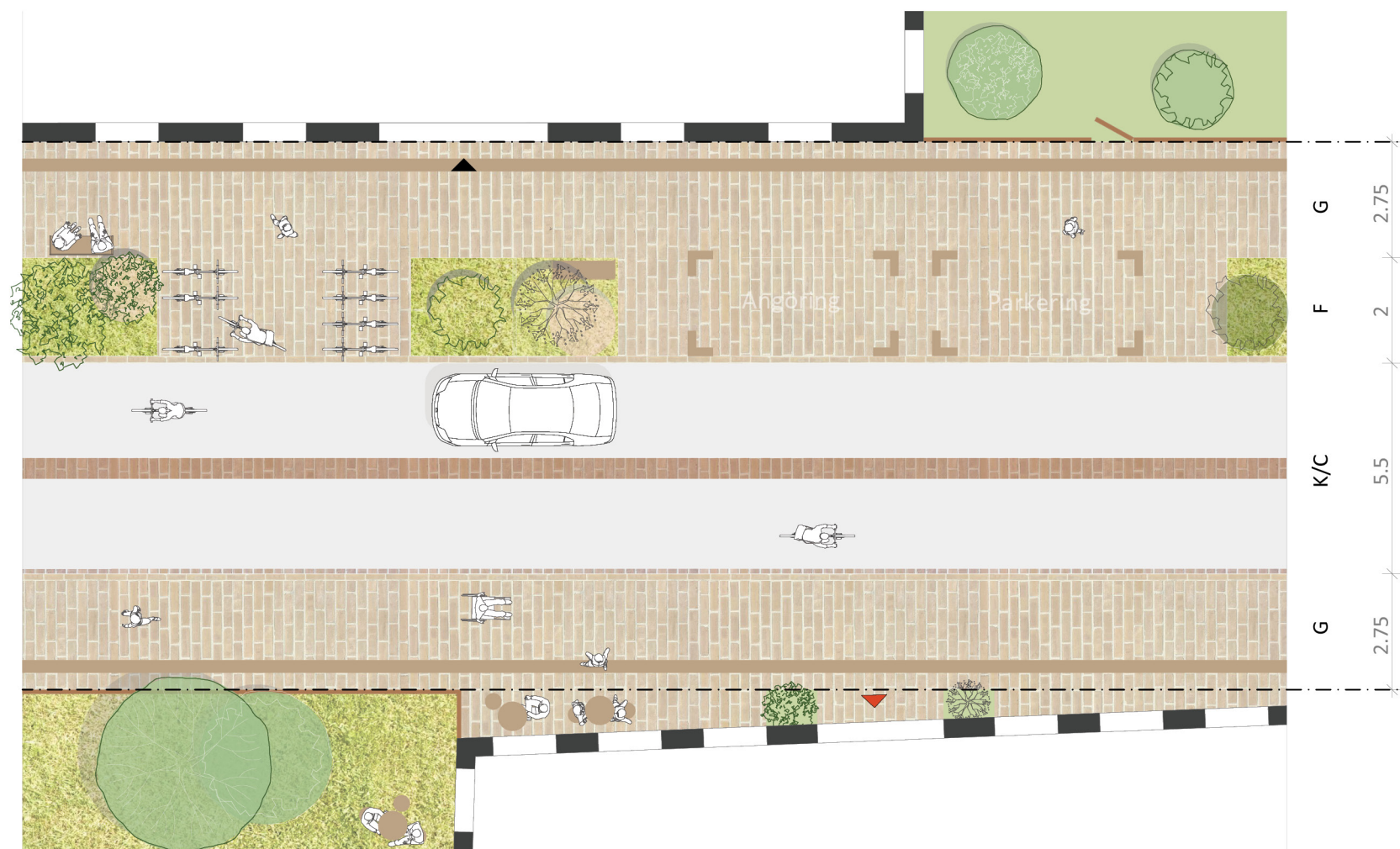
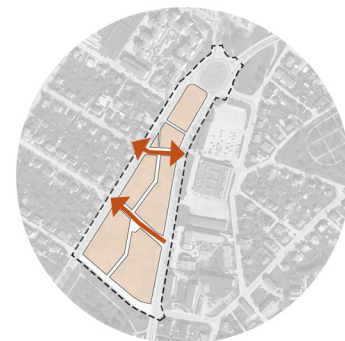
För att tydliggöra cyklisternas prioritet i gaturummet utformas körbanan, likt cykelvägar, separerade med en tydlig remsa i annat material. Trottoar anordnas på båda sidor om körbanan. På ena sidan tillkommer en flexibel zon (flexzon) som, förutom att med hjälp av grönska dela in gaturummet i två mer 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

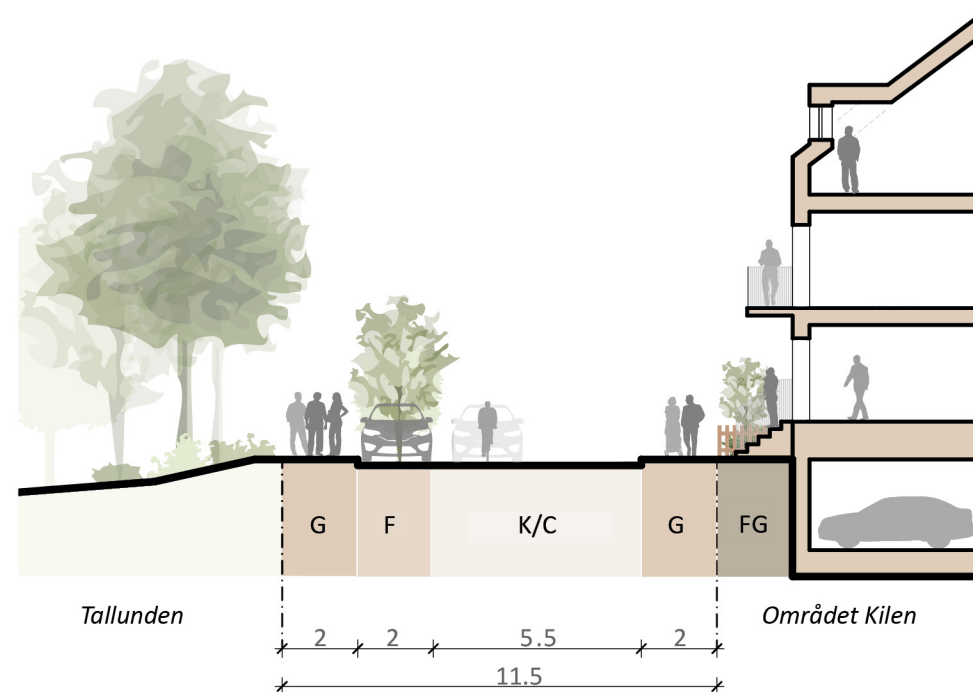


Tallundsgatan

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

