

Program för kv Järnvägen i Visby

Bakgrund och syfte

Byggnadsnämnden beslutade 2012-12-12, § 245, att samhällsbyggnadsförvaltningen ska ta fram ett detaljplaneprogram för kv Järnvägen i Visby.

I det centrala läge som kvarteret Järnvägen har i förhållande till såväl Visby innerstad som ytterstad är det betydelsefullt att förtydliga men också förstärka den svagt utvecklade stadsmässighet som finns i området idag. Både i valet av grönska och byggnation finns möjligheten att styra detta och tillsammans i relation till gatan finns goda förutsättningar att skapa en attraktiv och trivsamt stadsmiljö.

Ett par förfrågningar har inkommit om att detaljplanelägga för bostäder både på privat mark och på regionens mark. Programmet görs för att utreda möjligheterna till att komplettera området med framför allt bostäder och för att skapa förutsättningar för en bättre helhet med en tydligare struktur och stadsmässighet i området.

I denna planprocess ska pågående verksamheter avvägas mot allmänna och enskilda intressen för att förändra och utveckla området. Tillgängligheten till och igenom området är särskilt viktig.

Programområdet

Kvarteret Järnvägen ligger i nära anslutning till Visby innerstad, intill Söderport. Programmet har i huvudsak avgränsats i kvartersgränsen.

Planprocessen

Programmet är första steget i en eller flera detaljplaneprocesser, som följer plan- och bygglagen. Syftet med ett planprogram är att Regionens beslutsunderlag, i ett tidigt skede, ska breddas med de berördas erfarenheter och synpunkter. Berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan Regionens ställningstaganden är låsta. Programmet blir beslutsunderlag för kommande detaljplaner.

Programmet har varit på samråd under sommaren 2013 och en sammanställning av inkomna yttranden har gjorts.



**Godkänd av byggnadsnämnden
2013-12-12 § 278**

Samhällsbyggnadsförvaltningen
2013-06-05, rev 2013-11-15

Ann-Sofi Lindskog
Ann-Sofi Lindskog
avdelningschef

PLANOMRÅDETS LÄGE



FÖRUTSÄTTNINGAR

Historik

Den tidigare markanvändning som funnits i kvarteret med bland annat järnväg och mejerverksamhet har påverkat bebyggelsestrukturen och förutsättningarna för hur det gröna har kunnat utvecklas i området över tid. Andra verksamheter som har funnits är bl a kemitvätt och vårdcentral.

Inom kvarteret finns idag 9 fastigheter med följande verksamheter/användning:

Järnvägen 1 - kontor
Järnvägen 2 och 3 - kontor
Järnvägen 4 - parkering
Järnvägen 5 - kontor och lägenheter
Järnvägen 6 och 7 - studentbostäder och kontor
Järnvägen 8 - kontor
Del av Hällarna 1:7 - parkmark

Riksintressen och världsarvet Visby innerstad

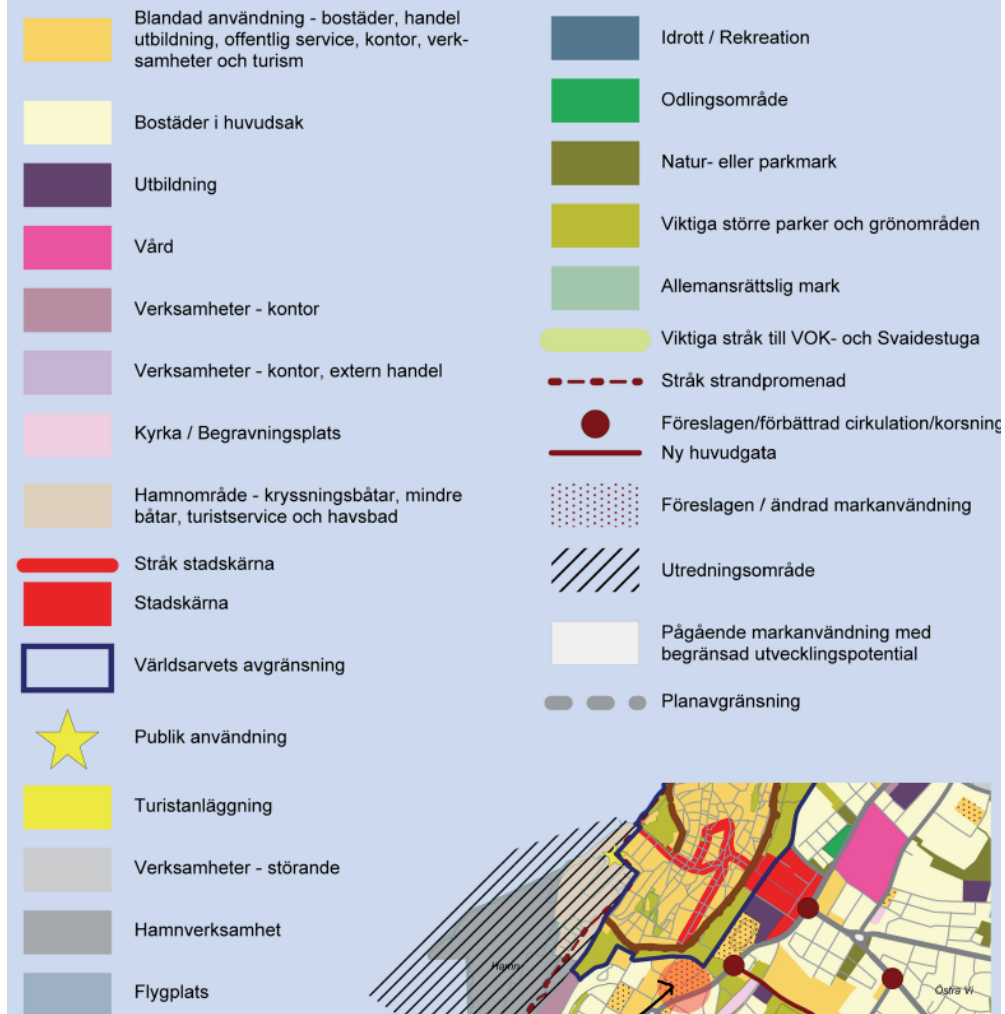
Området gränsar till riksintresse för kulturmiljövård, Visby innerstad.

Visby innerstad är sedan 1995 upptagen på Unescos världsarvslista. "För dess enastående universella värde som representerar ett unikt exempel på en nordeuropeisk medeltida muromgärdad stad som bevarar med remarkabel fullständighet en stadsbild och en samling högkvalitativa uråldriga byggnader."

Översiktsplaner

I den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet - Hela Visby, antagen av kommunfullmäktige 2009-12-14 § 172 anges för området blandad användning. Kvarteret ligger i zonen där "ytterstaden möter innerstaden", där man ser positivt på en förändring. En målsättning är bland annat att upplevelsen av Solbergagatan som trafikled ska minska och ges mer karaktär av stadsgata. Det är också angeläget att tydliggöra öppenheten mot innerstaden och upplevelsen av muren. Detta kan göras genom att skapa stråk och tydliga gaturum. Grönstråket vid "cirkusplatsen" ska bibehållas.

Teckenförklaring



Kv Järnvägen

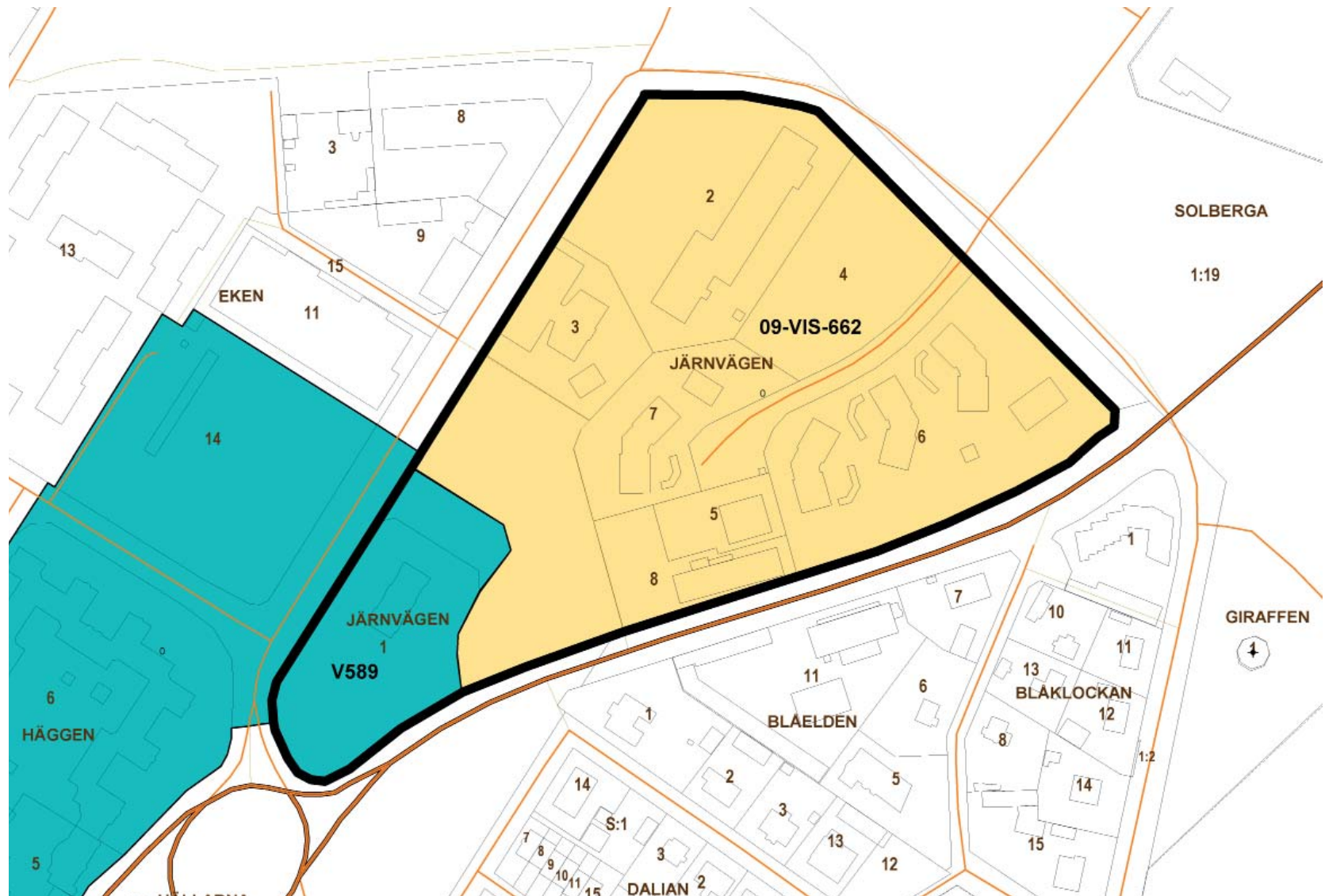
Utdrag ur plankarta Hela Visby - fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025

Detaljplaner

Kvarteret omfattas av två detaljplaner:

Detaljplan 1994-10-10 (09-VIS-662) anger för olika delar ändamålen; vård, centrum, kontor, industri, bostäder och parkmark.

Detaljplan 1990-08-13 (V589) för fd Järnvägsstationen, anger kontorsändamål och ger ett visst kulturhistoriskt skydd för byggnaden och Stationsparken.



PROGRAMFÖRSLAG

Natur/friytor

Tydliga gröna strukturer återfinns idag framförallt i anknytning till tidigare stationshus. De planteringar som gjorts i anslutning till denna byggnad har haft för avsikt att dels ge besökarna ett första bra intryck av Visby då man tidigare anlände till staden med järnvägen, dels understryka centralpunkten med stationsbyggnaden. Trädplaceringarna kring byggnaden ger i detta hänseende en till platsen märkbar symmetri. Träden är överlag dryga 100 år och jämnåriga med stationsbyggnaden och utgörs av ett flertal arter, bland annat lind, alm och sykomorlön.

En byggnad i gatulinje med Söderväg kan vinkelställas och få sin fortsättning längs de trädplanteringar som är gjorda i området. Detta kan bidra till att ge en tydlig ram och avgränsning för det som idag upplevs som parklikt norr om stationsbyggnaden. Att definiera både park- och stadsrummet i den centrala del som platsen invid stationsbyggnaden utgör är viktigt. Inte minst sett mot bakgrund av att området idag präglas av en alltför överdriven öppenhet med avsaknad av rumslighet. Stora vidsträckta hårdgjorda och gräsbelagda ytor påverkar helhetsupplevelsen negativt varför en större slutenhet mot en tänkt parkdel kan bidra till att skapa en för området intimare närmiljö. Flerbostadshus i denna del skulle göra området mer publikt samtidigt som planteringarna med träd också skulle fungera som en kvalitativ närpark och i förlängningen också stadsdelspark.



Stationsparken

Andra framträdande gröna strukturer är de allésystem som finns längs med de befintliga gator som omger kvarteret, både längs Söderväg och Peder Hardings väg. Vid tidpunkten för plantering av dessa angav alléerna infarten och entrén till staden. De alléer som finns är på motsvarande sätt som tidigare nämnda planteringar planterade i samband med uppförandet av stationsbyggnaden. Kännetecknande för alléerna är att de har en informell karaktär med växlande trädslag och avstånd mellan träden. Träden längs Söderväg är dessutom placerade i gatulinjen. De arter som förekommer är lind, hästkastanj, alm och sykomorlön.



Allé Söderväg mot Söderport respektive Peder Hardings väg mot Söderport

Resterande vegetation är i huvudsak knuten till de studentbostäder som är uppförda i kvarterets sydöstra del. Vegetation som än så länge med sin ringa ålder är föga strukturskapande för området. I övrigt karakteriseras det inre av kvarteret av många öppna gräsytor. Ett flertal av dessa är till ytan små och fragmentariska. En under nittiotalet anlagd trädplantering återfinns också i söder vid Solbergagatan. Det är en plantering som på sikt kommer ge denna del av kvarteret skärm gentemot den trafikerade gatan.

I nära anslutning till planområdet återfinns betydande grönområden i form av både Visby vallgravar och Palissaderna. Den sistnämnda en typisk promenadpark från förförre århundradet med ett väl utarbetat gångsystem och omfattande trädplanteringar. Tillsammans bildar dessa båda områden betydelsefulla gröna strukturer i ett tydligt utpräglat stadsnära läge och hyser såväl höga kulturmiljövärden som naturvärden.

Geotekniska förhållanden och radonförekomst

Generellt bedöms grundläggningsförhållandena som normala. Vid förändringar av byggrätter görs en översiktlig geoteknisk undersökning i samband med detaljplaneläggningen. Området anges som lågriskområde för radon. Byggnation ska ske med radonskyddad konstruktion om inte särskilda mätningar görs.

Fornlämningar och kulturmiljö

Inga kända fornlämningar finns inom området. Inför en exploatering ska en arkeologisk utredning göras med hänvisning till närheten till Visby innerstad. Nya byggnader ska utformas och placeras med stor hänsyn till bl a innerstaden och ringmuren.

Bebyggelseområden

Området har ett centralt och attraktivt läge, vilket innebär att man bör eftersträva ett effektivt markutnyttjande. Det handlar om att hela staden och skapa goda strukturer och en bebyggelse som är väl anpassad till sin omgivning.

För att klara önskemålet om en större stadsmässighet och för att ge området ett naturligt folkliv behöver nya tillkommande bostadshus i området vara av flerbostadstyp. Som komplettering till bostadsändamålet föreslås också inslag av handel och kontor, d v s verksamheter som bör ligga centralt för att nå många människor.



Del av fastigheten Visby Hällarna 1:7 där bebyggelse föreslås längs Solbergagatan

Möjligheter till ny bebyggelse finns såväl längs Peder Hardings väg som Söderväg, men också i anslutning till tidigare trädplanteringar invid stationshuset, söder om f d Försäkringskassan.

Även mot Solbergagatan föreslås ny bebyggelse som kan bidra till att stärka stadsmässigheten och strukturen i kvarteret.

Ny bebyggelse ska i huvudsak placeras ut mot angränsande gator med ett relativt slutet byggnadssätt för att skapa tydligare gaturum. Detta ger även möjlighet till skyddade gårdsbildningar med hög vistelsekvalitet. För att skapa förutsättningar för ett mer levande gaturum bör entréer gärna vara genomgående och bottenvåningarna kan med fördel ha en högre rumshöjd för att möjliggöra ett flexibelt användningssätt t ex handel.

Byggnadshöjderna anpassas till angränsande befintlig bebyggelse och vegetation inom kvarteret och hänsyn tas också till angränsande kvarter och upplevelsen av muren och innerstaden. Detta innebär en variation mellan två till fyra våningar. Med en exploateringsgrad på 0.6 (bruttoarea per fastighetsarea) skulle kvarteret kunna kompletteras med drygt 100 lägenheter om föreslagna förändringsområden utnyttjas för bostadsändamål.

Gator och trafik

I staden är träd ett viktigt verktyg för att ändra, dela upp och skapa nya stads- och gaturum. Generellt sett ökar stadsmässigheten ju trängre ett gaturum blir. Träd kan dela upp ett avlångt gaturum genom att avgränsa perspektivet. På en bred gata som känns ödslig kan man med trädplantering dela upp gatan så att flera mindre rum med en mänskligare skala skapas. Träd kan också användas för att skapa gaturum då bebyggelse saknas.

Med sina kronor har träden ibland även möjligheten att skapa tak, såväl i lövat som avlövadt tillstånd. På motsvarande sätt som det går att bryta ett perspektiv går det också att förstärka ett avlångt perspektiv. Detta om träden planteras regelbundet. Trädens storlek har betydelse för gatans karaktär. Mindre träd är bra som avskärmare mellan olika gaturoner och för att skapa gaturum. Större träd får oftast inte samma tydliga inverkan på gaturummet i markplan men skapar skugga.



Stationsparken vid Söderväg.

För Söderväg och viss mån även Peder Hardings väg går det att dra nytta av dessa egenskaper då man önskar uppnå en ökad stadsmässighet i området. Framförallt är det aktuellt i de avsnitt som saknar inslag av vegetation och som har en stark negativ inverkan på stadsbilden.

Genom en medveten gestaltning med såväl byggnader som träd men också med andra mjuka värden som möblering, markbeläggning, belysning m m går det att uppnå dessa stadskvalitéer.

Kringliggande gatunät

Kvarteret omgärdas av flera ganska väl trafikerade gator. I samband med en exploatering av området bör åtgärder även vidtas utanför kvarteret för att prioritera de oskyddade trafikanterna och minska trafikmängderna. En satsning och förbättring av gc-trafiken är en viktig del i hållbar stadsutveckling. Det följer också intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet - Hela Visby där målsättningen är att skapa ett sammanhängande huvudnät för cykelvägar, och som ska utvecklas till en fungerande, attraktiv, säker och trygg helhet.

Söderväg

Gaturummet innehåller t ex infarter och öppna ytor mot parkeringar, överdimensionerade korsningar med överdrivna svängradier men också rent allmänt en generös gatubredd. Som tidigare beskrivits ökar stadsmässigheten desto trängre ett gaturum blir och av den anledningen behöver såväl tillkommande trädplanteringar som ny bebyggelse på Söderväg förläggas i gatulinjen, just för att krympa gaturummet och därmed också göra gatan mer intressant och anpassad till människan. Fotgängarna är i sammanhanget de viktigaste trafikanterna för att skapa en gata. Av den anledningen är det betydelsefullt att det finns rejält med utrymme för gående, inte bara att förflytta sig, utan även för att kunna stanna och vistas med att gatan då också fungerar som en social mötesplats med utrymme för spontana möten.

För att åstadkomma ovanstående kvaliteter och en minskad trafikmängd bör sålunda gatubredden minska. Parkeringsfickor på båda sidorna och refuger kan tas bort. Därmed kan gång- och cykelbanan på den östra sidan breddas och förbättras. Möjlighet till kantstensparkering kan åstadkommas på den västra sidan. Fler åtgärder för att öka säkerheten och tryggheten för de oskyddade trafikanterna kan vara att strypa gatubredden ytterligare vid övergångsställen. Intill ICA Atterdags skulle detta exempelvis kunna lösas med en sk timglashållplats.



Korsningen Peder Hardings väg/Söderväg



Förslag på sektion för gaturummet på Söderväg

Solbergagatan

Gatan har en viktig roll som uppsamlingsgata i Visbys trafiknät. Däremot behöver den inte ha en gestaltning som innebär att den uppfattas som en trafikled, vilket innebär att den upplevs som en onödigt stor barriär. Om Mejerigatan och gång- och cykelstråket får ansluta till Solbergagatan kan detta bidra till att göra gaturummet mer levande och binda ihop staden.



Solbergagatan. Här föreslås ny utfart för Mejerigatan

In- och utfarter

In- och utfarter ska placeras och utformas med hänsyn till de oskyddade trafikanterna.

Lokalgator

Befintlig lokalgata (Mejerigatan) är idag en återvändsgata med en stor vändplan. För att ge kvarteret en öppnare karaktär föreslås att gatan istället förlängs fram till Solbergagatan. En anslutning mot Solbergagatan skulle minska asfaltytorna och ge möjlighet till en grönare miljö och ett tydligare och mer trafiksäkert gaturum. Gatan ska ha ett vägområde med minsta körbanebredd på ca 6 meter och gestaltas för att gång- och cykeltrafikanter ska samsas med den lokala biltrafiken inom området. Gatan ska dimensioneras enligt gällande normer och i övrigt enligt de krav som regionen ställer. Därtill ska avvattning lösas och gatubelysning anordnas.

Gång- och cykelstråk

Ambitionen är att skapa trygga säkra stråk inom och genom kvarteret och att öka orienterbarheten. Befintliga gång- och cykelstråk går idag både på kvartersmark och på allmän platsmark. I samband med nya detaljplaner bör dessa läggas som allmän plats för att säkra placering och gestaltning. Programmet föreslår dessutom en annan tydligare sträckning i nord- sydlig riktning där gång och cykelstråket får samsas med lokalgatan (Mejerigatan) som är tillräckligt bred för detta. Målpunkter för gång- och cykelnätet är bl a: ICA Atterdag/Söderväg, Söderport, Kung Magnus väg, Solbergagatan och tunneln mot Järnvägsgatan.

Dessutom föreslås en anslutning till gång- och cykelvägen längs Solbergagatan som i dagsläget är svårtillgänglig inifrån kvarteret.

Parkering

Parkering ska i huvudsak lösas inom den egna fastigheten och enligt gällande riktlinjer. I dagsläget innebär det t ex för bostäder 13 p-platser per 1000 kvm BTA. Om parkering ska lösas i källarplan krävs pumpning av dränerings- och dagvatten. Möjlighet till gemensamma eller andra alternativa parkeringslösningar kan utredas i kommande detaljplaner. Den allmänna parkeringen på Järnvägen 4 föreslås bebyggas med bostäder. För att kunna skapa en trivsamt attraktiv stadsmiljö under hela året, utan tomma ödsliga parkeringsytor under långa perioder, krävs alternativa parkeringslösningar för att klara topparna. Lösningen kan vara tillfälliga reversibla parkeringar i centrala lägen, t ex Gutavallens grusplan. Infartsparkeringar i strategiska lägen kan också vara ett alternativ. Kajsarparkeringen täcker det behov som finns av parkeringsplatser utanför högsåsong.

Störningar



Nuvarande parkering på Järnvägen 4

Omgivande gator innebär att kvarteret påverkas av vägtrafikbuller. Fordonsräkningar har gjorts i anslutning till kvarteret under våren 2013 och visar följande resultat; 7640 på Solbergagatan, 6261 på Peder Hardingsväg och 5914 på Söderväg. Siffrorna anger ett sk årsmedeldygn.

För att förena målsättningen att skapa en stadsmässighet och struktur i området, där ny bebyggelse placeras med långsidan nära gatan, med en god boendemiljö krävs särskilda åtgärder. För att klara gällande riktvärden avseende vägtrafikbuller bör fasaderna mot gatan vara extra bullerisolerade och lägenheterna genomgående för att klara en sk "tyst sida" med balkonger och uteplatser.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Källare bör ej byggas. Visserligen ligger spillvattenledningen i Söderväg relativt djupt men dagvattenledningen ligger grunt. Dränerings- och dagvatten måste i så fall pumpas till dagvattennätet med den osäkerhet mot driftavbrott det innebär.

Regionen ansvarar för upprättande av förbindelsepunkt för dricks-, dag- och spillvatten till fastigheter som nybildas vid exploatering av området.

Dricks-, dag-, och spillvattenledningar kan anslutas till regionens VA-nät. Förbindelsepunkt anordnas i fastighetsgräns. Dag- och dräneringsvattnet inom området ska ledas till förbindelsepunkt för dagvattennätet. Ledningarna ska huvudsakligen läggas i gatorna och dimensioneras enligt gällande normer.

Dagvatten tas med fördel hand om inom den egna fastigheten t ex genom infiltration. För en uppbromsande effekt och minskad tillrinning av dagvatten kan t ex gröna tak och ytor med vegetation bidra till detta. Det tillför samtidigt estetiska värden till området. Regionen följer Svenskt vattens publikation (P90). Där anges bland annat att dämningnivån för dagvattensystemet är 0.3 m över markytan.

Tele

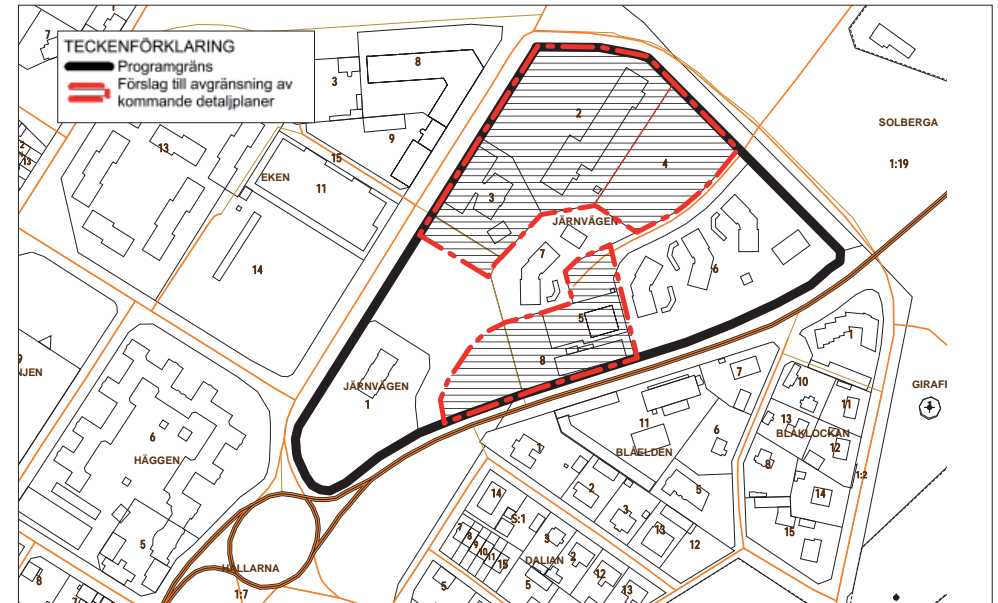
Inom området finns lokalkablar för tele som kan bli berörda av byggnation. Kablarna får flyttas på fastighetsägarens bekostnad.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Genomförandefrågorna ska redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av en detaljplan. De syftar till att ge besked om vem som är kostnadsansvarig och ansvarig för genomförandet samt kort beskriva hur det ska ske.

Region Gotland (regionen) äger Visby Järnvägen 3 och 4 samt Hällarna 1:7. Fastigheten Visby Järnvägen 3 upplåts med tomträtt. För att utveckla området stadsmiljömässigt föreslås att Järnvägen 4 och den del av Hällarna 1:7 som ligger längs med Solbergagatan fördelas genom markanvisning med anbudsförfarande. Den del av Stationsparken (del av Hällarna 1:7) som föreslås kunna bebyggas är så liten att den lämpligen förs över till Järnvägen 3 genom fastighetsreglering. Fastighetsägarna och kommande exploatör/-er organiserar och samverkar kring ett genomförande av en kommande detaljplan i samråd med regionen.



Förslag till avgränsning av kommande detaljplaner

Ansvarsfördelning

Programförslaget innebär att nya detaljplaner måste tas fram för delar av området.

Vid försäljning av regional mark tecknas ett markanvisningsavtal (optionsavtal). 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.

Fastighetsrättsliga frågor

Markförsörjning

Del av fastigheter som föreslås bli allmänplatsmark kommer att förvärfvas/lösas in av regionen.

I övrigt kommer det att fordras markbyte och förslagsvis ny fastighetsindelning för fastigheterna Gotland Visby Järnvägen 5 och 8 för att på så sätt anpassa och säkerställa gatuområdet inom området.

Fastighetsbildning, servitut m m

Ny fastighetsindelning föreslås dels för att skapa förutsättningar för att kunna förlänga befintlig gata, dels för att utöka fastigheten Gotland Visby Järnvägen 3 och dels för att nybilda en fastighet för bostadsändamål. Utökningen och nybildandet syftar till att öka byggrätten och områdets stadsmässiga karaktär. I den mån gemensamma funktioner anordnas inom kvartersmark får exploatören bilda gemensamhetsanläggningar alternativt marksamfällighet och därtill hörande samfällighetsförening.

Ekonomiska frågor

Plang genomförande - utgifter/inkomster

Utgifter och inkomster för exploatören:

Genomförandet av kommande detaljplaner medför kostnader för byggande och iordningställande av olika anläggningar. Exploatörens inkomster kommer i huvudsak hänföras till hyresintäkter alternativt försäljning av bebyggda fastigheter eller bostadsrätter. Vid en jämförelse mellan den värdeökning och de kostnader som den kommande detaljplanen medför samt de mervärden som uppkommer genom exploateringen torde ett genomförande av kommande detaljplan kunna bedömas bli ekonomiskt lönsam. Planvinsten innebär även att detaljplanen skapar etableringsmöjligheter i ett läge som överensstämmer med det ursprungliga planuppdraget. Sammantaget innebär det i detta läge att genomförandet bedöms ge en planvinst. I annat fall ska kommande detaljplan inte genomföras.

Utgifter och inkomster för Region Gotland:

För dagen går det inte att ha någon konkret uppfattning om hur stor byggrätt som kommer att tillskapas varför det inte går att bestämma exakta inkomster avseende anläggningsavgifterna för vatten och avlopp samt mark- och fastighetsförsäljningen. Trots viss osäkerhet bedöms i vart fall inkomsterna från anläggningsavgifterna för VA täcka kostnaderna.

Eftersom byggrätten inte är fastställd än utgår de uppskattade inkomsterna från en bedömd exploateringsgrad (bruttoarea per fastighetsarea) om 0,6 av uppskattad yta på regional mark. Det ger drygt 3 000 kvm byggrätt som beräknas ge en inkomst om lägst 4 Mkr.

Summan för utgifterna uppskattas till ca 3 miljoner kronor och omfattar bl a nedanstående åtgärder inom och i anslutning till kvarteret:

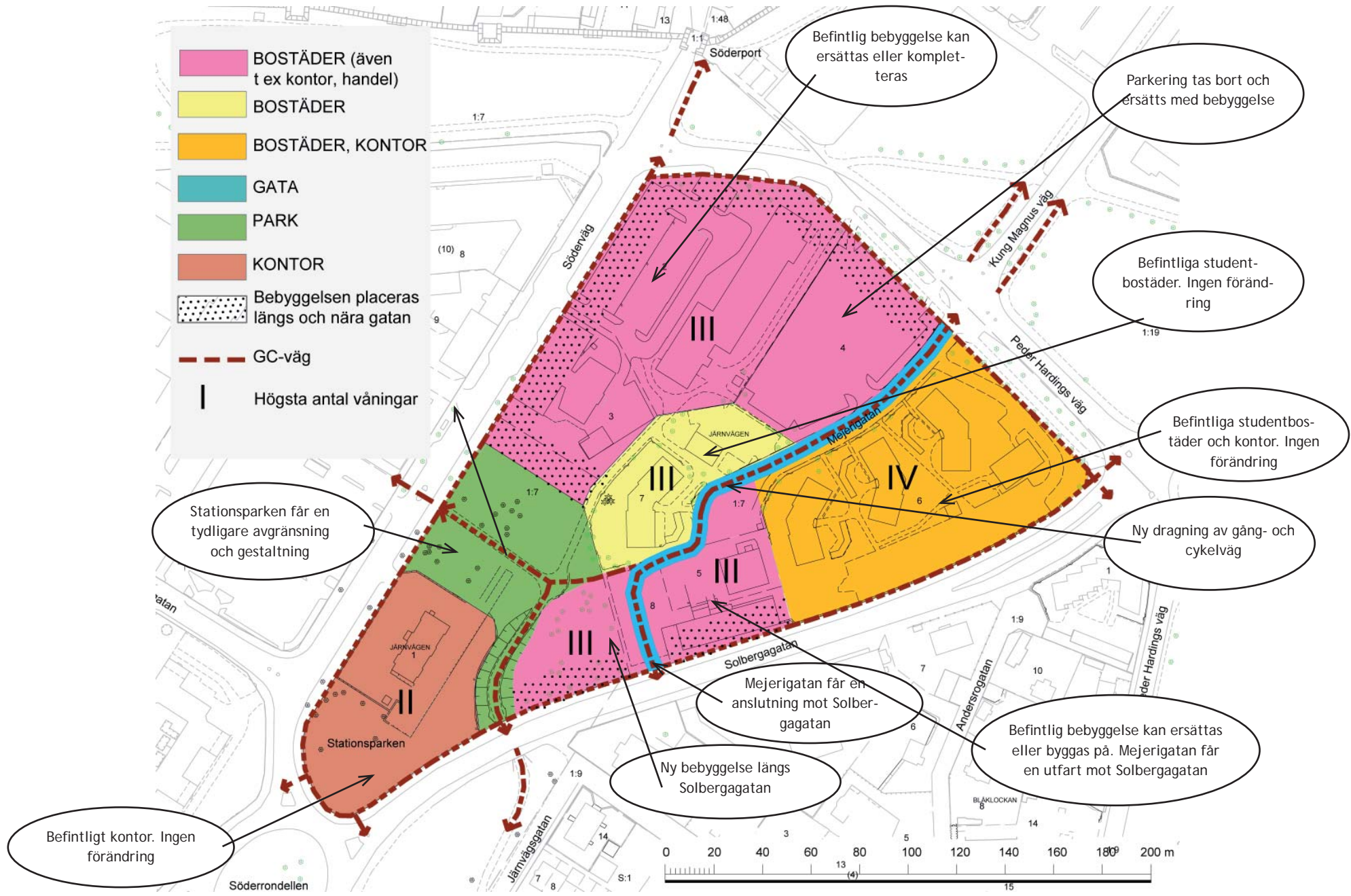
- Detaljplan och markanvisning
- Ny GC-väg inom kvarteret
- Förlängning av gata i kvarteret
- Utfart samt refug Solbergagatan
- Fastighetsbildning
- Inlösen av mark
- Åtgärder m a a ändrad fastighetsindelning
- Anpassning samt ny GC-väg Söderväg
- Ny "port" Peder Hardings väg/Kung Magnus väg
- GC-väg Kung Magnus väg

Vid ett genomförande av kommande detaljplan beräknas inkomsterna från markförsäljningen användas för att täcka utgifter för de infrastrukturåtgärder som föreslås genomföras i området. Men även för utgifter för åtgärder i anslutning till området vilket blir följd effekter av genomförandet av kommande detaljplaner, dvs på befintliga anslutande gator och GC-vägnät. Om så inte kommer att ske kommer det fordra följdinvesteringar och således tillskott av skattemedel.

Ekonomisk helhetsbedömning

Den ekonomiska bedömningen ska i normalfallet visa om exploateringen är ekonomiskt lönsam och därmed realistisk att genomföra, d v s att planvinst uppkommer för berörda parter.

I detta tidiga skede innan någon detaljplan tagit form blir den ekonomiska bedömningen översiktlig. Ett framtida genomförande av kommande detaljplaner medför kostnader för byggande av olika anläggningar m m. Vid en jämförelse mellan den värdeökning och de kostnader som en kommande detaljplan medför samt de mervärden som uppkommer genom att bl a lösa bostadsbristen torde föreslagen utveckling av området kunna bli ekonomiskt lönsam. I vart fall ur ett kommunalt perspektiv.



KONSEKVENSER

Miljö

Behov av miljöbedömning

Planprogrammet, ett underlag för kommande detaljplaner, är en övergripande planering med låg detaljeringsgrad varför det är svårt att i dagsläget kunna urskilja detaljerade konsekvenser för miljön. Det är dock viktigt att planprogrammet redan nu fångar upp en helhetsbild överskridande kommande detaljplanegränser. Vissa frågor, som till exempel trafikfrågor, sträcker sig över hela planprogramsområdet, varför de måste utredas redan i detta skede. Dessa övergripande frågor kan var och en oftast lösas genom separata utredningar. I vissa fall kan flera frågor samverka vilket komplicerar bedömningen och kräver en samlad utredning, en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning.

Komplicerande frågeställningar kan även senare komma att dyka upp under detaljplaneläggningar. Dessa frågor samlas och bedöms i behovsbedömning för detaljplanen. Bedömningen kan då bli att en enskild detaljpaneläggning kan behöva en miljöbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning även om föregående planprogram inte krävt detta.

När detaljplaner upprättas ska bestämmelserna i 6 kap miljöbalken tillämpas, om planen kan antas medföra en sådan miljöpåverkan som avses i 6 kap miljöbalken. (PBL 4 kap). Samråd om bedömningen genomförs med länsstyrelsen, enligt förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

Påverkan på stads- och landskapsbilden

Planområdet är beläget strax sydost om riksintresset Visby innerstad, som omfattas av bestämmelser för kulturmiljövården, beslut av Riksantikvarieämbetet 1987-11-05, enligt 3 kap 6 §, MB. Bebyggelse på platsen kommer att påverka stadsbilden och innerstadens södra entré. Programmet redovisar vilka respektavstånd som krävs och hur exploateringen ska utformas för att inte medföra en negativ påverkan på stads- och landskapsbilden.

Förorenad mark

Inom och nära kvarteret Järnvägen har det funnits miljöfarliga verksamheter som kan ha förorenat mark och grundvatten. Äldre verksamheter, bl a järnvägsstation, kemtvätt, tryckeri, lokstall och rälsbusssgarage, finns registrerade i Länsstyrelsens register över fastigheter som kan vara förorenade. Eventuella föroreningar efter ovanstående typ av verksamheter är normalt möjliga att sanera.

Uppgifterna i Länsstyrelsens register är enligt länsstyrelsen osäkra. Det har funnits många verksamheter inom kvarteret varav vissa kan vara okända och markerad placering i karta är likaså osäker. De olika äldre verksamheterna kan, beroende på hur hantering har skett av kemikalier och avfall, ha orsakat föroreningar i mark och grundvatten. Innan nybyggnation sker inom kvarteret i samband med detaljpaneläggning, ska en fortsatt riskklassning ske av området som grundar sig på fortsatt historisk inventering (motsvarande MIFO fas 1) och markundersökningar. Om föroreningar hittas ska en riskbedömning göras som stöd för behov av åtgärder.

Inom fastigheten Visby Järnvägen 8 (f d kemtvätt) är markundersökningar redan utförda. Innan eventuell nybyggnation inom fastigheten och anslutande fastigheter ska en riskbedömning först göras som bedömer risk för eventuell påverkan från de mindre mängder föroreningar som har lämnats inom området gentemot planerad nybyggnation för att se om det är lämpligt med bostäder.

Trafik

En större exploatering innebär mer trafik till och från fastigheterna. Programmet beskriver hur närmiljön påverkas av trafiken inom och kring området vid en full exploatering och vilka åtgärder som kan göras för att minska trafiken och främja alternativa färdmedel. Kopplingar med befintliga gång- och cykelvägar utanför planområdet presenteras.

Buller

Fastigheterna ligger inom väl trafikerade gator. Den befintliga och framtida eventuellt ökade trafiken medför att byggnation behöver anpassas och lokaliseras så att Naturvårdsverkets riktlinjer för vägtrafikbuller för boende klaras. Programmet redovisar översiktliga förslag på byggnaders utformning och placering för att t ex åstadkomma tysta innergårdar och en bättre boendemiljö.

Stationsparken

I gällande detaljplan har parken och stationsbyggnaden givits ett visst kulturhistoriskt värde och bevarats. Parken används idag delvis för rekreation och förstärker även syntrycket av den gamla stationsbyggnaden. Parkens avgränsning är idag diffus och programmet syftar bl a till att tydliggöra gränserna för parken.

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 kulturvården 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."

Planförslagets bebyggelse- och gestaltungsriktlinjer ger förutsättningar för en god bebyggd miljö. I planprogrammet finns övergripande bebyggelseriktlinjer som bedöms vara positivt för att uppnå miljömålet. Bebyggelsens utformning och placering bidrar till att

minimera problem med buller för att skapa en god bebyggd miljö. Att använda i anspråkstagna ytor, omvandla parkeringar och kontor till bostäder samt planera för en förtätning av staden är en viktig del i att arbeta mot en god bebyggd miljö.

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 sammanlagt 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 mycket svårt att bedöma i vilken utsträckning ett genomförande av planen motverkar eller medverkar till att miljömålet kan uppnås. Generellt kan en plan som anger att en mer samlad bebyggelse ska eftersträvas, anses bättre medverka till att miljömålet uppnås, än nollalternativet. Med ny modern bebyggelse med krav på energihushållning och uppvärmningsalternativ som fjärrvärme bidrar bebyggelsen enligt planprogrammet sannolikt sammanlagt till att positivt minska klimatpåverkan från området.

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 i Visby utanför vattenskyddsområdet är inte särskilt sårbar men förutsättningarna att ordna moderna, miljöanpassade, dagvattenlösningar är 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. Planen bedöms varken bli negativ eller positiv för miljömålet.

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

Planprogrammet kommer att innebära en ökad fordonstrafik till och från området men även en ökad tillgänglighet för alternativa färdmedel som buss, cyklister och gångtrafikanter. Hur fordonstrafiken kommer att utvecklas är svårt att sja om, sannolikt kommer fler fordon drivas av alternativa bränslen med mindre klimatpåverkan samt av elektricitet i framtiden. Region Gotlands miljöenhet genomför sedan några år tillbaka mätningar av luftkvalitet i Visby. Halterna av partiklar har visat sig överstiga de riktvärden som finns. Tillsammans med andra planer i Visby bedöms planförslaget genom viss ökad trafik kumulativt kunna påverka miljömålet negativt. Därför är det viktigt med mer övergripande åtgärder för att sänka halten av skadliga partiklar inom hela Visby.

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 eller naturtyper som Gotland har särskilt ansvar att bevara. Planprogrammet tar fasta på redan i anspråkstagna ytor istället för att ta nya samtidigt som de befintliga grönstukturer som finns säkerställs. Det öppnas även upp för möjligheter och idéer för mer grönytor, nya trädplanteringar och gröna tak m.m. Bedömningen är att planförslaget inte motverkar miljömålet och kan genom en bra påanläggning framöver i detaljplaneprocesser och bygglov verka positivt för miljömålet.

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

Sammanfattning

Den föreslagna utvecklingen av Järnvägen medför konsekvenser för människor och miljö, såväl negativa som positiva. Planprogrammets övergripande detaljeringsgrad samt de nu kända förhållandena om området innebär dock, enligt Samhällsbyggnadsförvaltningens, Region Gotlands bedömning, inte risk för påverkan på miljö, hälsa, m fl faktorer av sådan omfattning att en miljöbedömning ska krävas inom framtagandet av planprogrammet.

Sociala värden

Den fysiska miljöns utformning och utveckling måste bland annat planeras utifrån ett socialt perspektiv. Kvarteret har ett attraktivt stadsnära läge för många olika boendegrupper - barnfamiljer, studenter, yngre, äldre, män, kvinnor - med god tillgänglighet till både offentlig och kommersiell service samt parker. Det är nära till busstationen, till skolor och förskolor samt till befintliga gång- och cykelvägar. Med bostäder nära service minskar också trafikerörelserna genom att de boende har gångavstånd till allehanda service. Stora grönområden längs muren finns på nära håll. Närhet till attraktiva grönområden som inbjuder till avkoppling, rekreation och fysisk aktivitet ger förutsättningar för god hälsa.

Syftet med en omvandling i området är förutom förtätning och komplettering med bostäder och verksamheter också att;

- öka tryggheten och säkerheten i gång- och cykelstråk genom och utanför kvarteret.
- höja vistelsekvaliteterna i Stationsparken.
- skapa tydligare struktur i kvarteret som bl a kan öka orienterbarheten och ge en tryggare och vänligare stad.
- En blandad användning i området med bostäder, kontor och handel ger också förutsättningar för ett levande område dygnet runt.

Ovanstående är särskilt viktigt sett ur ett barn- respektive jämställdhetsperspektiv.

Barnperspektivet (RF § 39/2010 och RS 264/2011)

Barn har behov av att ta sig till olika mål. De är i större utsträckning hänvisade till kollektivtrafik eller cykel. Närheten till grönytor är positivt utifrån planerna kring fler bostäder i området. Tillgång till lekplatser och andra grönytor ökar den fysiska aktiviteten hos både yngre och äldre barn.

Jämställdhetsperspektivet (KS § 257/2009)

Fler bostäder i området ger ett större flöde av människor i området alla timmar på dygnet, vilket främjar möten. Det som skulle kunna öka upplevelsen av trygghet och tillgänglighet ytterligare i efterföljande detaljplane- och bygglovsskede är att aktivt arbeta med orienterbarheten, d v s med gränser, ljus, växtlighet och materialval. Gång och cykel ges ett stort utrymme i programmet, vilket är positivt ur ett jämställdhetsperspektiv.

Rörelsemönster och målpunkter

En enklare intervjuundersökning har gjorts i slutet av maj 2013 för att få en uppfattning om resvanorna i och upplevelsen av befintligt gång- och cykelstråk. Vilka är målpunkterna? Hur upplevs tryggheten och säkerheten? Finns alternativa resvägar?

I intervjun deltog 40 personer varav 22 kvinnor och 17 män (1 person angav ej kön). Det var övervägande yngre som passerade då intervjuerna genomfördes under två eftermiddagar. Resultatet visar att de främsta mål- och startpunkterna är ICA Atterdags, Östercentrum samt en spridning i sydöstra Visby. Syftet med resan är mestadels för att handla men många var också på väg hem från skola och arbete.

Övervägande använder både kvinnor och män dessa stråk dagligen eller några gånger i veckan. Både män och kvinnor väljer i första hand samma väg även kvällstid. Några angav att de valde en alternativ väg kvällstid. Som orsak till varför de valde en alternativ väg angav kvinnor i större utsträckning att de hellre väljer en bättre upplyst väg där det rör sig fler människor. Det fanns också de som angav att de inte rör sig ute kvällstid. Generellt var personerna som intervjuades nöjda med stråken i området.

Medverkande tjänstemän

Planförslag - Eva Werkelin, Lena Beckman, Samhällsbyggnadsförvaltningen (SBF)

Miljöbedömning - Jimmy Holpers, Claudia Castillo, SBF

Trafikfrågor - Rolf Nilsson, Lennart Klintbom, SBF

Genomförandefrågor - Anders Lindholm, Ledningskontoret, Roger Möller, SBF

Landskapsanalys - Niclas Fredriksson, SBF

Sociala värden - Jenny Sandberg, SBF

Vatten & avlopp - Sten Reutervik, SBF