

Hållbarhetsprogram för Visborg

Övergripande miljöprogram samt socialt program för utvecklingen av Visborgsområdet.

1. Visborg – en stadsdel i utveckling

Visborgs historia, fysiska och juridiska förutsättningar i form av ägarförhållanden, fastighetsindelning, befintligt vägnät och bebyggelse, geologi, topografi med mera samt de planförutsättningar som området ges i *Fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025* finns översiktligt beskrivet i denna, samt i "Visborg utvecklingsplan (2008-06-03) och upprepas därför inte i detta program.

Inledningsvis kan konstateras att den förväntade befolkningsutvecklingen på Gotland i allmänhet och Visby i synnerhet är den avgjort mest styrande faktor för i vilken takt exploateringen av Visborg kommer att ske.

Exploateringstakten påverkar en mängd faktorer, där man generellt kan säga att en långsam utbyggnadstakt ofta gör vissa kapitalintensiva satsningar dyra, och investeringar på miljöområdet utgör härvidlag inget undantag. Ett ofta använt exempel är anläggningar och transportnät för hämtning av avfall (sopsugssystem), som kräver ett stort antal anslutna hushåll för systemet ska bli billigare än traditionell hämtning med bil vid varje fastighet.

En hög exploateringstakt, å andra sidan, möjliggör genomgripande investeringar i infrastruktur och andra delar av den fysiska miljön, som i många år framåt kommer att styra vilken sorts liv stadens innevånare i framtiden kommer att leva.

En analys av den gotländska bostadsmarknaden och marknadsförutsättningarna för Visborg har beställts av projektgruppen för Visborg och resulterat i en marknadsanalys¹. Rapporten har arbetat med tre scenarier när det gäller befolkningsutveckling och bostadsbehov. "Normal" – baserad på faktisk befolkningsutveckling sedan 1968, "Program" – baserad på bostadsförsörjningsplanens prognos samt slutligen "Vision 2025" – baserad på det regionala utvecklingsprogrammets vision. I kalkylerna antogs att Visborg under överskådlig tid kommer att utgöra hälften av den utbyggnad av bostäder som sker på Gotland. Boendetätheten har satts till 2,0/bostad och totala antalet bostäder inom Visborgsområdet till cirka 3 500.

¹ Analys av den gotländska bostadsmarknaden och marknadsförutsättningar för utvecklingsområde Visborg. NAI Svefa 2011.

I tabellen nedan redovisas några nyckeltal för de tre scenarierna.

Scenario	Befolkningsnetto 2011–2025	Behov bostäder 2011–2025 (st.)	Exploateringstid Visborg (år)
Normal	+ 1 302	651	165
Program	+ 4 755	2 378	45
Vision 2025	+ 7 731	3 866	30

Som framgår av tabellen varierar exploateringstakten kraftigt. Oberoende av vilken väg befolkningsutvecklingen på Gotland tar, kommer utbyggnadstakten för Visborgsområdet att vara lång eller till och med mycket lång. Kalkylerna kompliceras av det faktum att det under åren 2000–2010 byggts 1 667 bostäder på Gotland samtidigt som befolkningsnettot för samma period är minus 143 personer. Den gotländska bostadsmarknaden är med andra ord speciell och det är svårt att göra säkra antaganden.

Även om vision 2025 skulle uppfyllas, som allmänt betraktas som den snabbaste tänkbara tillväxten med ett plusnetto på drygt 550 personer om året fram till 2025, skulle utbyggnaden av Visborg pågå i ungefär 30 år. Under så lång tid kommer hållbarhetsaspekten kontinuerligt att förändras och måste därför tillåtas att gång på gång revideras och arbetas in i detaljplaneprocessen.

2. Programmets syfte och användning

Syftet med detta program framgår av regionstyrelsens beslut 2011-02-17, då man beslutade att ledningskontorets förslag för utvecklingen av Visborgsområdet skulle gälla med en rad förändringar, vilka finns inarbetade i "Direktiv för arbetet med stadsbyggnad inom Visborgsområdet", KS 2010/290-21. I ledningskontorets tjänsteskrivelse heter det att

"Det är av stor vikt att intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet förverkligas i utbyggnaden av Visborgsområdet. Ambitionen är att Visborg skall utvecklas till en stadsdel med hög miljöprofil och med en utformning av bostäder, grönområden och mötesplatser som samverkar till att skapa en god livsmiljö för alla kategorier av människor. I detta ligger bland annat skapandet av en infrastruktur med miljöanpassade transportsystem, lättillgängliga och attraktiva gång- och cykelstråk samt tillgång till bostadsnära grönområden för naturupplevelser, fysisk aktivitet och rekreation. I skapandet av den goda livsmiljön ingår även utbyggnaden av den sociala infrastrukturen med förskolor, skolor, äldreomsorg och annan allmän liksom kommersiell service för livets olika skeden. Här är kvalitet och tillgänglighet centrala begrepp i målet att skapa en trygg och attraktiv livsmiljö."

I regionstyrelsens beslut fick ledningskontoret uppdraget att utarbeta förslag till ett övergripande miljöprogram och ett socialt program för stadsdelen.

Uppdraget har tolkats så att programmets främsta syfte är att utgöra en visionär grund för det kommande arbetet med strukturplan och detaljplaner.

Uppdraget tolkades vidare så att det inte förelåg något hinder att arbeta med både det ekologiska och det sociala perspektivet i ett och samma program. Arbetsnamnet har därför varit *Hållbarhetsprogram för Visborg*.

Socialt perspektiv

De övergripande målsättningarna på det sociala området har varit att få ett helhetsperspektiv och en samordnad planering för att öka förutsättningarna för en attraktiv och hållbar utveckling nu och i framtidens Visby. Det vill säga att de sociala aspekterna ska ges lika stor betydelse i fysisk samhällsplanering som till exempel bebyggelseutveckling och trafikplanering. I Översiktsplanen för Gotland anges det att social hållbarhet ska omfatta perspektiven *trygghet, jämställdhet, tillgänglighet* och *delaktighet*. För att förstärka arbetet med sociala frågor krävs ett tvärsektoriellt arbete mellan olika verksamheter och kompetenser. Detta måste ske inom Regionen, men också mellan Regionen och förenings- och näringslivet och med medborgare.

Metoder såsom sociotopkartering, barnhälsokonsekvensanalyser, hälsokonsekvensbeskrivning, genom vardagslivskartläggning och medborgardialog är exempel på metoder och verktyg i det arbetet. Inriktningen kan därför vara att – för att förstärka människors hälsa och välbefinnande i samhällsplaneringen utifrån de sociala perspektiven – förbättra tvärsektorielt arbete och samverka över sektorsgränser. Vidare ska delaktighet och inflytande genomsyra hela planeringsprocessen så att erfarenhet och kunskap ökar till fördel för hälsoaspekten.

Miljöperspektiv

Eftersom ett övergripande program inte kan täcka alla detaljer har många kommuner mer eller mindre detaljerade egna miljökrav, vars funktion är att styra prestanda, materialval och fysisk utformning när det gäller bebyggelsens miljöprestanda och egenskaper i den omedelbara närmiljön på kvartersmark.

Det finns exempel på kommunala så kallade miljöbyggprogram som varit framgångsrika. Malmö och Lund har tillsammans med Lunds universitet och i nära dialog med byggbolag och ägar/förvaltningsbolag tagit fram det gemensamma Miljöbyggprogram SYD, som tillämpas för att styra nybyggnation av bostäder – och även i vissa fall lokaler – i hållbar riktning på all kommunal mark. Genom att ta fram miljöbyggprogram i dialog med byggbolag och ägar/förvaltningsbolag är chansen stor att kravnivåerna hamnar rätt, arbetssättet accepteras och att alla känner delaktighet i de övergripande målen.

Det finns dock många problem med att använda miljöbyggprogram. De kräver resurser i form av anställda för att sammanställa byggtekniska krav, metoder för verifiering och granskning av byggföretagens dokumentation. Erfarenheterna från bl a Malmö och Lund är att det i slutet av processen ändå saknas resurser till kontroll och uppföljning av de ambitionskontrakt som upprättats med varje exploatör. Om sådan kontroll skulle utföras, uppstår frågan vad man ska göra om man upptäcker avvikelser. Eftersom åtagandena bygger på frivillighet, har exempelvis en byggnadsnämnd inga lagliga möjligheter att inte utfärda slutbevis om det skulle vara så att exploatören inte fullföljt vad som avtalats.

Miljöbyggprogram fungerar förutsätter också ett högt byggttryck och en konkurrenssituation mellan olika exploatörer, eftersom systemen går ut på att den exploatör som lovar att bygga mest miljöanpassat får markanvisning.

Inte helt oväntat har statsmakterna reagerat på dessa system och sett dem som hinder för ett effektivt byggande. Under arbetet med hållbarhetsprogram för Visborg stod det relativt tidigt klart att regeringen förberedde en skärpning av lagstiftningen i syfte att ytterligare klarlägga rollfördelningen mellan stat och kommun när det gäller byggprocessen.

Frågan om Region Gotlands miljöbyggprogram, *Program för miljöanpassat och resurseffektivt byggande* (antaget av KF 2003-12-15), vara eller inte vara blev därför högst aktuell. Region Gotlands miljöbyggprogram utreddes av ledningskontoret som ett separat uppdrag (se RS 2012/240). Programmet hade sedan tillkomsten enligt uppgift inte tillämpats som

det var tänkt, dvs. som en obligatorisk samling villkor kopplat till markanvisningen. Eftersom mycket tydde på att lagen skulle skärpas på just denna punkt blev det tämligen meningslöst att vidareutveckla ett system med tvingande regler. Av samma skäl blev det också meningslöst att fastställa obligatoriska kravnivåer i hållbarhetsprogrammet för Visborg på de områden Region Gotland inte hade rådighet.

Ledningskontoret gjorde i april 2012 bedömningen att det bästa alternativet var att upphäva *Program för miljöanpassat och resurseffektivt byggande* och istället anta en egen policy att användande av miljöcertifieringssystem som etablerats inom byggbranschen, dels uppmuntra byggbranschen på Gotland till ett frivilligt bruk av dessa system. Regionfullmäktige upphävde programmet 2013 (Rf §64). ledningskontoret gavs i uppdrag att utreda frågan om miljöcertifiering.

PBL ändrades 1 januari 2015. Enligt 8 kap 4 a § PBL får inte en kommun ”ställa egna krav på ett byggnadsverks tekniska egenskaper vid planläggning, i andra ärenden enligt denna lag eller i samband med genomförande av detaljplaner. Om en kommun ställer sådana egna krav, är dessa krav utan verkan.”

3. Systemavgränsningar

Idag visar erfarenheterna att en del av den miljöpåverkan vårt boende har kan minska kraftigt, som exempelvis klimatpåverkan från bostädernas energiförbrukning. Med hjälp av extra isolering, isolerande fönster, värmeåtervinning ur ventilationsluften, energieffektiv belysning och vitvaror och en mängd andra åtgärder kan husen bli mycket energieffektiva. Rent tekniskt är det inte några större problem och inte heller ekonomiskt, eftersom de extra investeringarna betalar sig på sikt.

Generellt kan man säga att så länge man strikt avgränsar sig till själva byggnaderna och dess närmiljö kan mycket göras med idag känd teknik. Sätter man däremot in byggnaderna i sitt sammanhang och tittar på stadsdelen interaktioner med den omkringliggande staden och det försörjande omlandet (som idag till stora delar är globalt) ökar svårighetsgraden. Det finns visserligen tekniska lösningar på många delproblem, men egentligen handlar utmaningarna om att åtgärda de "inbyggda" systemfelen, fel som inte i första hand kan lösas med några få, tekniska åtgärder.

Två ofta använda exempel på system som inte fungerar tillfredsställande är näringscirkulationen mellan stad och land samt vägtransporter av varor och människor. I avloppssystemen blir värdefulla näringsämnen kontaminerade av tungmetaller/kemikalierester, vilket gör att kväve och fosfor med flera näringsämnen under överskådlig framtid kommer att fortsätta hamna i havet och på deponier istället för att återföras till åkern.

Ett annat exempel är vägtrafiksystemet, som i Sverige till ungefär 90 procent drivs av fossila bränslen med stark klimatpåverkan som följd. Den kedja som startar med oljeutvinning och slutar som fordonsrörelser är också påfallande ineffektiv. På vägen påverkar detta system också sin omgivning på alla nivåer; lokalt, regionalt och globalt.

Med ny teknik kan man som sagt visserligen åstadkomma förbättringar, men den här typen av systemfelen är ändå svåra att angripa i stadsdelsutvecklingsprojekt. Den enklaste, smidigaste och kortsiktigt billigaste lösningen är att integrera den nya stadsdelens system i stadens redan befintliga. Det krävs mod och mycket engagemang för att våga göra egna, separata lösningar för en ny stadsdel. Det vanligaste är att tekniska spetslösningar först bara prövas i form av komplement, i ett begränsat antal hus som vanligtvis ansluts även till de befintliga systemen för t ex avlopp, el- eller värmeförsörjning.

För Visborgs del är det viktigt att våga pröva nya tekniska lösningar på hållbarhetsområdet, och då också våga pröva lösningar som syftar till att åtgärda systemfel. Målsättningen bör vara att stadsdelen genererar något eller några projekt som även på nationell nivå ligger i den absoluta framkanten av utvecklingen. Sådana spetsprojekt kräver nästan undantagslöst mycket resurser och det är därför angeläget att byggföretag och markägarna i form av Regionen och de privata företagen i ett så tidigt skede som möjligt söker samarbetspartners.

Vilka dessa spetsprojekt kommer att bli måste arbetas fram genom en dialog med många olika intressenter. Generellt bör varje stadsdelsutvecklingsprojekt ta fasta på vad som är unikt för den aktuella platsen och utveckla dessa värden. För Visborgs och Gotlands del är det naturligt att vidareutveckla redan existerande hållbarhetsprojekt kring exempelvis lokal energiproduktion eller fossilfria lokaltransporter.

De följande programområdena har valts ut för att de utgör ett urval av de viktigaste faktorerna som går att påverka på stadsdelsnivå. Det är ett första urval och ingenting hindrar att man längre fram lägger till nya. Visborg kommer att byggas ut under lång och det enda som är säkert är att efterfrågan på miljöanpassade lösningar, som samtidigt gynnar sociala och ekonomiska faktorer, hela tiden kommer att öka.

Åtgärder för att begränsa klimatpåverkan och anpassningar till ett förändrat klimat har avsiktligt inte gjorts till egna områden, utan är faktorer som ska beaktas inom samtliga områden.

Ett perspektiv som inte heller finns med är det ekonomiska. Precis som ekologisk och social hållbarhet är ekonomisk hållbarhet en förutsättning för att de två övriga och vice versa (i ett system starkt påverkat av människan). Det ekonomiska perspektivet är dock i mindre grad än de andra tydligt fysiskt knutet till stadsdelen. Det finns många exempel på hur stadsdelsprojekt och stadsförnyelseprojekt blivit ekonomiska draglok i den regionala ekonomin och ökat den ekonomiska och sociala hållbarheten i samhället. För Visborgs del är det viktigt att utvecklingen av stadsdelen harmonierar med det regionala utvecklingsprogrammet Vision 2025. Något varaktigt "Visborgsprojekt" kommer med stor sannolikhet inte existera efter juni 2015, då strukturplan, hållbarhetsprogram och andra delprojekt inom Visborgsprojektet slutrapporteras och utbyggnaden av stadsdelen går in i (det redan påbörjade) detaljplaneskedet.

4. Vision och övergripande mål

Under de följande avsnitten presenteras inledningsvis vision och övergripande mål för stadsdelen, därefter målbilder för olika områden som exempelvis energi, transporter, mötesplatser etc. En del av dessa områden har Region Gotland rådighet över, andra inte. Under stadsdelens långa utbyggnadstid kommer gränserna för vad som är möjligt att göra kontinuerligt ändras; både lagstiftningsvägen och som frivilliga åtaganden.

4.1 Övergripande mål för den regionala utvecklingen på Gotland

De övergripande målen för den regionala utvecklingen på Gotland finns beskrivna i det regionala utvecklingsprogrammet Vision 2025, där mål inom folkhälso- respektive miljöområdet utgör två av de fem övergripande målen:

- Gotlänningarna har bra hälsa och mår bäst i landet
- Gotland är en världsledande ö-region i miljö- och klimatfrågor.

Bostäder är speciella ur miljösynpunkt. Bostäder står för tre fjärdedelar av den energi vi hänför till bebyggelsen i Sverige, kommersiella lokaler en fjärdedel². Byggnader har lång livslängd, det går oftast lång tid mellan genomgripande renoveringar, nyproduktion är mycket kostsam etc. Det gör att det är viktigt att diskutera bostäder ur ett livscykelperspektiv. Den som enbart diskuterar markpriser och byggkostnader förbiser lätt att några få procent på produktionskostnaderna i syfte att exempelvis spara energi har en relativt snabb återbetalningstid, speciellt jämfört med byggnadens tekniska livslängd.

Region Gotlands övergripande *Miljöprogram för Ekokommun Gotland* innehåller under fokusområde 4b ett särskilt avsnitt om livsmiljö och god bebyggd miljö. Strategier som nämns är

- Bebyggd miljö, service och infrastruktur för transporter utvecklas med syfte att stödja en livsstil som gynnar hållbar utveckling.
- Utsläpp till luften begränsas genom teknikval och aktivt miljöarbete för att inte bidra till skador på människors hälsa, natur, kulturarv eller ökad klimatpåverkan.
- Vid ny- och ombyggnation utformas bebyggelse så att den blir så miljöanpassad och energieffektiv som möjligt utifrån vad känd teknik och befintliga byggnader medger.
- Material återanvänds eller återvinns. Restavfall och avfallets farlighet minskas genom informationsinsatser och tekniklösningar. Avfallet tas om hand på ett ekologiskt hållbart sätt.

² Gullberg, Höjer, Pettersson. Bilder av framtidsstaden. Symposion, 2007.

- De bebyggda miljöerna skall erbjuda en hög andel grönområden och naturområden så att andelen hårdgjorda ytor begränsas och allmänna grönområden bevaras och utvecklas. Träd sparas i stor utsträckning vid bildandet av grönområden och tät-ortsnära skog.

Sammantaget anger det regionala utvecklingsprogrammet och miljöprogrammet en hög ambitionsnivå på miljöområdet när det gäller kopplingen till byggande och boende.

4.2 Socialt perspektiv

Gotlands vision är att *gotlänningarna har bra hälsa och mår bäst i landet*. Hälsa är centralt för en hållbar samhällsutveckling och för människors välbefinnande. Hur vi människor mår påverkas av olika faktorer som till exempel uppväxtvillkor, utbildning, arbetsliv, kultur och fritidsutbud, socioekonomiska villkor, bostadsförhållande och fysiska miljöer. Ansvaret för att skapa dessa hälsofrämjande miljöer, där människor får möjligheter och förutsättningar att ta kontrollen över sin livsmiljö, delas givetvis mellan individen själv och den offentliga-, ideella och privata sektorn. Kärnan i Region Gotlands arbete för en hållbar samhällsplanering är att samverka brett mellan olika professioner och utveckla processer där den fysiska miljöns utformning utifrån delaktighet, jämställdhet, tillgänglighet och trygghet står i fokus.

Det finns tydliga skillnader i hälsa mellan olika grupper. Personer med låg utbildning eller låg inkomst har en kortare medellivslängd och uppger en sämre hälsa än den övriga befolkningen. När det gäller barn så råder de inte över sina levnadsomständigheter och är därför särskilt utsatta när skillnader i sociala förhållanden påverkar deras förutsättningar för en god hälsa. Risker för dödlighet bland barn och unga är 30 procent högre i socioekonomiskt svaga grupper jämfört med i starka. För att kunna minska ojämlikheten i hälsa är det därför viktigt att sätta människan i centrum och särskilt ta hänsyn till grupper som är kräver särskild omsorg i den fysiska planeringen; barn och ungdomar, personer med funktionsnedsättning och äldre. Tillgängligheten till olika platser avgör exempelvis om barn själva kan ta sig till skolan eller till platser för fritidsaktiviteter eller utevistelse. Kan äldre och personer med funktionshinder ta sig till olika servicefunktioner eller grönområden? Gäller jämställda villkor när kvinnor/män och flickor/pojkar rör sig i det offentliga rummet?

Befolkningen i Sverige och på Gotland blir allt äldre och mer samhällsinriktade insatser behöver förberedas och utvecklas för att skapa förutsättningar för ett gott åldrande. På Gotland beräknas antalet personer över 80 år uppgå till drygt 4 800 år 2025. Satsningar på livsmiljöer och levnadsvanor har visat sig ha positiva effekter på äldres hälsa och är dessutom mycket kostnadseffektiva. Ett exempel kan vara närhet till grönområden där äldre kan röra sig fritt och känna sig trygga.

4.3 Vision om Visborg som en hållbar stadsdel med människan i centrum

I utvecklingsplanen för Visborg (2008-06-03) finns ett antal utgångspunkter för stadsdelen: En sådan är att skapa bostäder och miljöer som vänder sig till alla. Visborg ska inte utvecklas till en segregerad stadsdel för enbart människor med god ekonomi utan även kunna erbjuda attraktiva prisvärda bostäder för ungdomar och andra grupper med begränsade

ekonomiska resurser. Barn, ungdomar och äldre samt människor med funktionshinder utgör prioriterade grupper.

En miljömässig utgångspunkt är att "...skapa en bebyggd miljö där närservice och infrastruktur utvecklas med syfte att stödja en livsstil som gynnar en hållbar utveckling. Planeringen skall utgå från att bilberoendet skall minska till förmån för miljövänliga kollektiva kommunikationer och attraktiva cykel- och gångstråk."// "Bebyggelsen skall utformas så att den blir så miljöanpassad och energieffektiv som möjligt."

Det kan ändå vara värt att uppmärksamma att det *kan* finnas en potentiell målkonflikt mellan att bygga "för alla" och "så miljöanpassat och energieffektivt som möjligt." Den senare formuleringen specificerar att man ska välja de allra bästa lösningarna, men eftersom nyproduktion idag är dyr och långtgående miljö- och energianpassning inte gör initialkostnaderna lägre, finns en potentiell målkonflikt om man samtidigt har kravet att kunna erbjuda boende för alla.

1994 var den genomsnittliga byggkostnaden för ett flerfamiljshus i Sverige omkring 10 200 kr/m² (Boverket). Femton år senare var den genomsnittliga byggkostnaden för flerfamiljshus i länsområde III (med storstäder undantagna), som Gotland tillhör, 23 028 kr/m² (2009), vilket innebär en ökning med 126 procent. Riksgenomsnittet (även inkl. storstadsregionerna) var 2010 30 067 kr/m².

Vilken samlad ambitionsnivå som ska väljas på stadsdelens hållbarhetsprofil är därför viktigt att klargöra, liksom att få en uppskattning om hur mycket merkostnaden blir för olika nivåer av miljöanpassning, både på fastighets- och stadsdelsnivå.

Till resonemanget måste också kopplas hur mycket av individernas miljöbelastning som beror av bostadens/systemens tekniska egenskaper/standard och hur mycket som beror av innevanornas egen livsstil. Erfarenheterna från Hammarby Sjöstadsprojektet i Stockholm har visat att de tekniska systemlösningarna inte räckt till för att uppnå alla delar av de operativa inriktningsmålen. I klartext menas att det är de boende som påverkar energiförbrukning, val av transportmedel och materialflöden i området och i slutändan alltså står för en mycket stor del av utfallet av stadsdelens miljöprestanda.

Den personliga miljöbelastningen är alltid kopplad till den personliga konsumtionsnivån/livsstilen, som i sin tur styrs av en rad faktorer. Till de viktigaste hör ålder, familjesituation, bostadens och eventuell bil/bilars miljöprestanda, intresse/motivation, den personliga ekonomin samt inte minst kön.

Vi belastar kort sagt miljön olika mycket under livets olika faser. Bostadens miljöprestanda och den fysiska miljöns utformning (cykelmöjligheter, kollektivtrafikutbud med mera) kan förstärka eller utjämna detta mönster.

Det skulle kunna legitimeras att samhället aktivt planerar för att det byggs inte bara olika typer av bostäder (friliggande, radhus, flerfamiljshus etc.), att dessa har olika *upplåtelseformer* (eget ägande, bostadsrätter, hyresrätter), olika standard utan också olika miljöprestanda, där "golvet" givetvis utgörs av byggreglerna, BBR. Under den fas när man belastar miljön lite, till exempel som student, kan bostaden ha måttliga miljöprestanda. Under den livsfas när man har högre inkomst och belastar miljön mer, behöver bostadens miljöprestanda vara högre för att i någon mån kompensera för det större ekologiska fotavtryck man då lämnar.

I och med att alla miljöåtaganden utöver BBR är frivilliga från det bostadsbyggande/ bostadsförvaltande företagens sida, blir resonemanget i någon mån teoretiskt. Bostadens miljöprestanda kan och bör lyftas fram som en konkurrensfördel, utan att för den skull bli exkluderande när det gäller prisnivå.

Unga vuxnas behov av bostäder kan tas som ett exempel. Gruppen är en prioriterad grupp, då Gotland har en jämförelsevis lägre andel unga mellan 20-36 år. Här finns utgångspunkten, enligt utvecklingsplanen för Visborg, att "kunna erbjuda attraktiva prisvärda bostäder för ungdomar och andra grupper med begränsade ekonomiska resurser". Möjligheten bör därför öka för denna grupp att kunna söka och finna en bostad på lika villkor som övriga grupper.

En hållbar stadsutveckling ska präglade bostadsområdet Visborg. Det bör kännetecknas av att hänsyn ska tas till olika gruppers behov, att förutsättningarna ökar för goda livsvillkor och att möjligheter till delaktighet främjas. Höga produktionskostnader för nyproducerade bostäder kan därför medföra en socioekonomisk boendesegregation i området. De grupper som har svaga ekonomiska förutsättningar kommer få små möjligheter att förvärva en bostad på Visborg. Det är därför viktigt att belysa alla tänkbara aspekter och värderingar i det fortsatta arbetet för att Regionens vilja att skapa en ur miljö- och social synpunkt hållbar stadsdel blir verklighet.

4.4 Barnperspektiv

Barns rätt till säkra och trygga utemiljöer blir också allt viktigare i en urban framtid. Barn är de främsta brukarna av utemiljön men använder inte miljön som vuxna. De har egna syften, åsikter och erfarenheter om den vardagsnära naturen. Däremot har barns synpunkter och kunskaper om utemiljöer som lekredskap eller social mötesplats sällan eller aldrig tagits med i fysisk planering. För närvarande finns det små eller inga ambitioner alls när det gäller att varje bostadsmiljö ska vara anpassad till barns behov. Dock görs en mer allmän inriktning sig gällande att den offentliga bebyggda miljön ska vara tillgänglig för alla, och då också för barn. En attraktiv vardagsnära grön miljö främjar barnens psykiska, sociala samt fysiska och motoriska utveckling. Studier visar att barn på naturrika förskolor har bättre motorik och koncentrationsförmåga, färre sjukdagar och är friskare än på naturfattiga förskolor. Barns utemiljöer för lek och fysisk rörelse önskar de också helst ha i närheten av hemmet. När så samhället bygger bort gröna ytor för lek och rörelse genom att exempelvis planera

för trafikbarriärer har det en stor betydelse för dem. För att få in barnperspektivet i samhällsplaneringen måste de få bli mer delaktiga i beslutsprocesser som rör deras egna miljöer. Barn är de som är bäst kvalificerade att göra de bedömningarna. För en långsiktigt hållbar utveckling behövs en ökad förståelse hur barns utemiljöer används, fungerar och vilken roll platsen spelar för deras behov. Inför utvecklingen av den nya stadsdelen Visborg är en barnhälsokonsekvensanalys en metod som kan vara relevant. Här lyfts de frågor som är av vikt för barn och fokus är inställt på deras behov och verklighet.

5. Målbild energi

Energiområdet är centralt i alla stadsdelsutvecklingsprojekt, både när det gäller renoverings- och nybyggnation. Tack vare en mycket snabb utveckling på området finns det idag vanliga flerfamiljshus utan traditionellt värmesystem, något som för kort tid sedan betraktades som mer eller mindre omöjligt att bygga. Den uppskattade kostnadsökningen som lågenergitekniken fört med uppskattades exempelvis i kvarteret Sjölliljan i Visby (se faktaruta) till omkring tre procent av de totala byggkostnaderna.

GotlandsHems tre punkthus i kvarteret Sjölliljan i Visby förbrukar cirka 51 kWh/m² och år, vilket är under en tredjedel så mycket energi som den genomsnittliga förbrukningen i hela GotlandsHems fastighetsbestånd (159 kWh/m² och år). Jämfört med dagens byggnormer (2015) för nya hus är energiförbrukningen i dessa hus drygt 60 procent av normen. Husen klassas som lågenergihus; på grund av ett antal val, bland annat större fönsterytor, hamnade husen strax över gränsen för att få kallas passivhus.

Visionen är att Visborgs flerfamiljsfastigheter inte ska kräva annat än ett marginellt tillskott av energi för uppvärmning från fjärrvärmenätet. Solvärme för tappvarmvatten och bidrag till uppvärmningen kan ställas som krav.

Man kan också tänka sig att ägarna till flerfamiljshusen måste ha en viss installerad eller köpt andel förnybar elproduktion. Man kan välja mellan att ha solpaneler på tak (eller i en gemensam park där de vrids efter solen) eller investera i vindkraft.

För en/tvåfamiljshus ska det finnas möjlighet att ansluta sig till fjärrvärmenätet, men det kan troligtvis inte ställas som krav, eftersom det också måste vara möjligt för passiv- och lågenergihus att helt avstå från anslutning.

Direktverkande elvärme får bara användas som ett begränsat komplement när centralt värmesystem inte installeras, exempelvis genom en begränsning i installerade effekt per ytenhet. Frågan är värmepumpar ska accepteras i enfamiljshus är en svår fråga, speciellt om fastighetsägaren bara köper förnybar el, med egen andelsvind har fjärrvärmen troligtvis svårt att konkurrera i pris.

All fastighetsrelaterad energi stadsdelen förbrukar ska vara förnybar, stadsdelens byggnader ska vara klimatneutrala under driftsfasen, det kravet kan givetvis utsträckas till hela byggnadens livslängd (dvs. inkl. byggande och rivning/återvinning enligt LifeCycleCost-koncept), men det kräver i så fall klimatkompensationsåtgärder.

6. Målbild materialflöden

Våra bostäder är en flödesnod i samhället; en mycket stor del av allt som produceras i samhället passerar förr eller senare en bostad och omvandlas från vara/resurs till restprodukter i olika former. Det gäller vatten (dricksvatten och nederbörd blir till dag- och avloppsvatten), näring (inflödet av mat, utflödet av restnäring), kort- och långlivade produkter (förpackningar, textilier, möbler, vitvaror, kemikalier, läkemedel, elektronik, metaller/batterier, övriga prylar etc. som i varierande grad återanvänds/energiutnyttjas). Man får inte glömma bort att trots återvinning är de flesta flöden i samhället linjära, och slutar som avfall och föroreningar i olika former.

Det är viktigt att ta ett samlat grepp kring alla stadsdelens olika flöden, sätta in dessa i ett systemperspektiv och på bästa sätt länka in stadsdelen i de idag existerande återanvändningssystem som finns och – där så är möjligt – förbereda stadsdelen för morgondagens. Strategin kommer inte att vara unik; det handlar om att i tur och ordning minska produktion och konsumtion, reducera avfallsmängderna, återanvända, materialåtervinna och först slutligen energiutnyttja.

Sedan lång tid tillbaka är kretslopp i det närmaste självklart som teoretisk grundmodell, men nackdelen är att kretsloppen oftast bygger på långa transporter, vilket gör inte alltid gör dem självklara ur miljösynpunkt för ett glest befolkat land som Sverige. För Gotlands del, med sin ytterst klimatpåverkande godstransportkedja, ställs problematiken på sin spets.

Visborgs bör ha en högre ambition än resten av Gotland. Stadsdelen ska kunna gå före och utgöra testområde för nya system att samla in och återvinna både fraktioner och produkter. Det ska vara lätt och bekvämt att sortera. För att det ska bli verklighet måste man kunna lämna de vanligaste vardagsfraktionerna i bostadens omedelbara närmiljö. Det kräver troligen en integrering av dagens avfallssystem och förpackningsinsamling. De system som utvecklas måste utgå från att bilberoendet i samband med avfall och återvinning ska minska.

Produkter som fortfarande kan ha ett värde för någon annan ska kunna lämnas i ett centralt beläget återbrukshus, där även andra vanliga fraktioner som returförpackningar, batterier, kemikalier, läkemedel, elektronik med mera ska kunna lämnas. Först när man har skrymmande eller helt uttjänta produkter ska man behöva ta sig till en återvinningsstation eller beställa hämtning.

Den stora frågan är hur målen ska formuleras när det gäller de svårlösta flöden som idag inte fungerar tillfredsställande i samhället, t ex kring näringscirkulationen mellan stad och land. Stadsodling (och andra former av närhetsprinciper i kretsloppen, t ex återanvändning av kläder/prylar) kan visserligen upplevas som "en droppe i havet" i sammanhanget, men är viktigt att inte glömma bort. Det är viktigt att uppmuntra försök att åtgärda de svaga länkar

i kedjorna, eftersom de strukturer vi bygger in påverkar våra möjligheter att göra rätt under lång tid framöver.

7. Målbild transporter och rörelsemönster

Både översiktsplanen och projektplanen är tydliga på punkten att Visborg inte får bli en satellit till Visby utan att stadsdelen ska integreras med övriga staden. Det ur dagens synvinkel perifera läget gör initialt detta svårt, speciellt för de södra delarna av området som kommer att vara belägna upp till fem kilometer från stadens centrum. Å andra sidan kommer exploateringen troligtvis att ske norrifrån. De norra delarna kommer att få ett mer gynnsamt läge med ungefär två och tre kilometer från Östercentrum. Längre fram (> 10 år) kommer också en exploatering av villatomter att ske i södra delen av området, eftersom man där kan dra nytta av befintliga anslutningar i Vibbleområdet.

Den stora utmaningen på transportområdet är att bygga Visborg utan att biltrafiken ökar som i de trafikprognoser som gjorts. En ökning av biltrafiken på det till stadsdelen anslutande vägarna är ofrånkomlig. Den prognostiserade trafikökningen över exempelvis Toftavägen med nära 300 procent framstår som oroväckande och försvårande för bland annat målen i miljöprogrammet kring begränsad klimatpåverkan. Nästan hela denna ökning skulle räknas som trafik genererad på grund av tillkomsten av Visborg, eftersom trafiken in till staden från västra Gotland inte beräknas öka i lika hög grad.

För att skapa en positiv framtidsbild av området och visa på alternativ till bilen är en snabb och högfrekvent kollektiv fossilfri trafikförsörjning mellan Visborg och centrala Visby önskvärd, en förbindelse som måste upplevas som "raka spåret".

Utvidgningen av Visby med en ny stadsdel bör ske så att det finns bra anslutning och goda möjligheter till kollektivtrafik och cykel- och promenadvänliga vägar. Gröna korridorer/stråk kan förebygga att stora trafikleder som Toftavägen och Visbyleden blir barriärer mot den nya stadsdelen. Om dessutom människor kan utnyttja de gröna korridorerna till att rasta hunden och promenera blir platsen mer levande och fler människor är ute på gatorna under en större del av dygnet och det i sin tur skapar känslan av tryggare miljö.

Erfarenhet visar att glesbebyggda, perifert placerade bostadsområden med goda vägförbindelser ökar biltrafiken medan tätbebyggda, centrala bostadsområden (som då oftast är konverterade hamn- eller industriområden) med begränsad framkomlighet för bil och med få parkeringsplatser inte gör det i motsvarande grad. Många stora och mellanstora städer har numera ambitiösa mål när det gäller att få sina innevånare att använda cykel och kollektivtrafik i stället för bil. Skälen är inte bara miljö- och folkhälsobetingade; bilköerna bromsar storstädernas ekonomiska tillväxt. Köpenhamn har exempelvis målet att hälften av stadens innevånare ska cykla till jobbet 2015.

Främsta sättet att motverka en ytterligare utglesning av Visby är att följa utvecklingsplanens intentioner, dvs. se till att stadsdelen Visborg i så hög grad som möjligt får ett " eget liv", vilket gör att behovet av transporter inte behöver öka lika mycket. Det är viktigt att åstadkomma en väl avvägd blandning mellan boende, skolor, arbetsplatser, service, rekreation och helst också nöjen i stadsdelen. Förutsättningarna är goda med tanke på det stora antalet arbetsplatser som redan finns, det blivande sport- och rekreationscentrumet samt skola. Det är viktigt att detaljplanerna inte styr handel och annan service enbart till externa lägen. Handel ska stimuleras att etablera sig längs huvudstråk i stadsdelen, något som kommer att förstärka stadskänslan.

Inom stadsdelen ska gång och cykel vara det naturliga alternativet att ta sig fram. Gång- och cykelvägarna ska vara gena, trygga, väl upplysta, ordentligt skyltade, väl underhållna, utan onödiga nivåskillnader och hinder samt estetiskt tilltalande. Av säkerhetsskäl bör gång- och cykeltrafik separeras i så hög grad som möjligt. Separata cykelvägar gör det möjligt att dels cykla med högre hastighet utan att utsätta fotgängare för faror, dels i framtiden tillåta trafik med andra typer av lågfartsfordon (< 30 km/h), ett segment som för stadsmiljöer troligtvis kommer att växa och utvecklas kraftigt. Just med tanke på den mycket snabba tekniska utvecklingen på området, är det viktigt att försöka bygga in en flexibilitet i gaturummet, så att detta kan utnyttjas annorlunda i framtiden.

Mellan Visborg och övriga Visbys stadsdelar är det ofrånkomligt att bilen kommer att stå en stor del av transportarbetet, speciellt för varuinköp och för att nå aktiviteter som inte finns inom stadsdelen. Bilen används mer än varannan gång vi gör en s.k. huvudresa på Gotland (52 procent)³, vilket är i nivå med riksgenomsnittet. Bilpooler ska stimuleras och det är viktigt att ta med denna faktor i planeringen av exempelvis p-platser. Boendeparkeringsplatser ska ha motorvärmare/ladduttag och även på besöksparkeringarna ska ett visst antal p-platser ha möjlighet att ladda olika typer av fordon.

Det ska vara lätt att klara alla sina dagliga behov utan bil. För en detta ska vara möjligt för exempelvis en barnfamilj eller rörelsehindrade personer krävs att genomgående att planeringen tar hänsyn till detta. Det kan gälla allt från att cykelparkeringsgaragen ska vara lätta att nå, erbjuda säker förvaring och ha uttag för laddning av elcyklar/elmoped. Integration mellan cykel och kollektivtrafik är en annan viktig punkt.

Se vidare mål och/eller delmål ur andra program:

- Målsättningen är att skapa ett sammanhängande huvudnät av cykelvägar för att öka andelen cyklande av den totala fordonstrafiken fram till år 2025 (riktlinjer Föp Visby, kap 3).
- Cykelvägnätet ska utvecklas till en fungerande attraktiv, säker och trygg helhet.

³ RES 2005-2006. Den nationella resvaneundersökningen SIKA 2007:19

- Nya gator utformas så att de ger upplevelse av rätt hastighet (riktlinjer Föp Visby, kap 3).
- Vid planering av nya bostäder inom staden ska målet vara att avstånd till hållplats inom staden inte bör överskrida 200 meter (riktlinjer Föp Visby, kap 3).
- Det gotländska samhället underlättar och ger förutsättningar för hälsosamma levnadsvanor (ur Folkhälsopolitiskt program).

8. Målbild inomhusmiljö

Som boende påverkas man av en rad faktorer som har med bostadens fysiska och kemiska miljö att göra. Faktorerna, allt från dagsljusinsläpp till ventilationens dimensionering och underhåll, planeras tidigt i byggprocessen. När de väl är bestämda påverkar de inomhusmiljön under lång tid framöver och är svåra och kostsamma att förändra. Flera faktorer kan samverka; exempelvis halten emissioner från byggmaterial, inredning och lösöre hänger samman med ventilationssystemets kapacitet och konstruktion. Den allt mer "kemikaliserade" hemmiljön gör att de boende, i högre grad än tidigare, direkt påverkas inomhusmiljön genom de produkter vi omger oss med. Till listan av hälsopåverkande faktorer som rökning inomhus, städfrekvens, hygienprodukter, hushållskemikalier, husdjur m.m. kan numera också läggas kemikalier som exempelvis mjukgörare, ytbehandlingsmedel, flamskyddsmedel etc. som följer med in i bostaden med de produkter vi köper i form av möbler, elektronik, kläder, skor, leksaker, textilier m.m.

Visionen är Visborgs bostäder och lokaler i ska erbjuda så sund inomhusmiljö som möjligt där risken för hälsorelaterade problem som beror av bostaden som "skal" betraktat är näst intill försumbar. Det gäller både nybyggda och äldre, renoverade byggnader inom området i de fall de används som bostäder. Dock finns stor variation när det gäller människors känslighet för damm, emissioner, tobaksrök, allergen, elektromagnetiska fält etc. (inte minst det senare är ett område där mycket kunskap återstår att inhämta). Markföroreningar och eventuell förekomst av radon är ytterligare faktorer att ta hänsyn till. Det går därför aldrig att ge några garantier att inomhusmiljön inte ger upphov till någon reaktion hos någon enskild människa.

Efter många år med problem med fukt, flytspackel, mjukgörare och mögel har byggbranschens kunskaper om byggmetoder och byggmaterial ökat kraftigt sedan början av 1990-talet. De stora aktörerna på marknaden har nästan undantagslöst system för att kvalitets- och miljösäkring av material och metoder under byggprocessen. Det är därför naturligt att överlåta ansvaret för inomhusmiljön helt och hållet på byggaren, och uppmuntra till ett frivilligt bruk av miljöcertifieringssystem, som exempelvis den nordiska miljömärkningen Svanen, som har en märkning för både en- och flerfamiljshus som ställer krav på inte bara inomhusmiljön utan också husens energiprestanda och många andra faktorer.

En annan aspekt är den som nämndes inledningsvis. På grund av den skenande användningen av kemikalier, påverkar vi i högre grad än tidigare själva vår inomhusmiljö genom de möbler och produkter vi köper till bostaden, och till viss del även hur vi använder produkterna. Det är med andra ord svårt att formulera exempelvis gränsvärden för olika kemikalier i inomhusmiljön, eftersom dessa inte behöver härröra från byggmaterialet.

Beträffande offentliga och kommersiella lokaler bör grundkravet vara det samma som för bostäder, nämligen att inomhusmiljön i sig ska vara så beskaffad att risken för hälsorelaterade problem som beror av lokalen är försumbar. Eftersom offentliga och kommersiella lokaler oftast är liktydligt med arbetsplatser, faller inomhusmiljön där under arbetsmiljölagen.

9. Målbild grönstruktur och biologisk mångfald

Visborg ska bli en tät men grön stadsdel. Eftersom karaktären på Visborgs olika delområden kommer att skifta måste också grönstrukturen tillåtas göra det. Genom att använda ett poängsystem där grönytefaktorn mäts som ett genomsnittligt värde för hela tomtens yta, kan varje byggherre bestämma hur de gröna komponenterna ska fördelas. Systemet gör det ändå möjligt att ställa baskrav som att allt dagvatten ska ledas till gemensamma öppna system för lokalt omhändertagande eller sätta ett tak för den procentuella delen hårdgjorda ytor utan fogar på varje tomt.

Norra området och Regementsområdet kommer att vara relativt tätbebyggt med kvartersstadskaraktär och hus på upp till 4-5 våningar. Här kommer "det gröna" i hög utsträckning att, förutom på gårdarna, återfinnas på tak, balkonger och väggar, eftersom de obebyggda delarna av tomtarna blir förhållandevis små. I södra delen av stadsdelen, Trädgårdsstaden, där tätheten är lägre kommer tomtarna att vara större och erbjuda mer traditionell grönska på marken, mer träd och anlagda rabatter. Bebyggelsen kring Visborgs slätt kommer troligtvis att ligga någonstans mitt emellan. Det naturliga är att grönytefaktorn tillåts variera allt efter vilken del av stadsdelen man befinner sig i.

Samhällsplanering och insatser för att skapa goda förutsättningar för fysisk aktivitet, lek och rörelse är ett led i hållbar utveckling. Vistelse i naturen har positiv påverkan för såväl den psykiska som fysiska hälsan. Grönområden främjar även socialt deltagande och samspelet mellan människor. Visborgsområdet är rikt på natur och naturupplevelser. Men det kan finnas ett behov av att se över hur man kan höja kvaliteten och hur och till vad området används idag. För att göra rätt prioriteringar inför bebyggelse i området bör man göra en bedömning av grönområdets olika karaktärer och kvalitéer.

De gemensamma parkytorna ska utformas så att den biologiska mångfalden gynnas. Det gäller givetvis även tomtmark, men på de gemensamma parkytorna kan mer detaljerade krav ställas t ex om det ska skapas/behållas/restaureras någon speciell biotop och i så fall vilken (damm/öppna vattenytor, våtmark, ängsmark, skog/lund etc.) Visborgsområdet har genom sin bakgrund som militärt övningsområde goda förutsättningar.

Målsättningen är att ingen bostad var den än ligger i området ska ha längre än 300 meter till en grön oas för lek, promenader, bänkvila och högst 500 meter till ett större parkområde med "trädgårdskänsla" för bollspel, picnic, parklek, spontanidrott etc. Slutligen ska varje bostad ha högst 1 km till närmaste naturområde med en eller flera aktiviteter som bad, djurkontakt, evenemang, idrott/träning, egen odling, skridsko/skidor, ridning, sammanhängande strövområde med ej anlagd natur. Här kommer det kommunala naturreservatet Södra hällarna i väster och idrotts- och sportområdet i sydost väl till pass.

Ett urval redan existerande mål i plan- och styrdokument:

- Avståndet från bostaden bör inte överskrida 300 meter. Dessa grönområden måste för sin funktion vara ganska stora och det är viktigt att de får vara kvar i sin helhet (riktlinjer för Visby, kap 3).
- Kulturella inslag i vardagen för äldre skall göras tillgängliga, liksom möjlighet till fysisk aktivitet och utevistelse (ur äldrepolitiskt program).
- RG ska medverka till att förutsättningar skapas för daglig motion och aktiv fritid kan utövas av alla samt skapa trygga miljöer som t ex parker, naturmarker, gång- och cykelvägar (ur fritidspolitiska programmet).

10. Målbild boendeformer

Ett mer blandat bostadsbestånd gör att avstånd mellan grupper med olika villkor inte blir större än nödvändigt. Genom att göra bostäder tillgängliga för äldre ökar möjligheten för ett ökat kvarboende och därmed att leva ett självständigt liv. Behovet av särskilda boendeformer kan då förhoppningsvis minskas. Detta ställer krav på närmiljön. Förutsättningar till basservice, grön miljö, kollektivtrafik etc är avgörande för att många ska kunna klara sig på egen hand.

Ett urval redan existerande mål i plan- och styrdokument:

- Samarbeta med bostads- och byggföretag för att skapa ett varierat utbud av boende som motsvara olika behov (ur äldrepolitiska programmet).
- Bostadsplaneringen för Visbyområdet ska erbjuda möjligheter till attraktiva boendemiljöer för människor med olika behov.
- Bra lokaliserade och lämpligt utrustade särskilda boendeformer är en del av det attraktiva boendet (ur Föp Hela Visby kap 3).

11. Målbild mötesplatser och tillgänglighet

Planering av den offentliga miljön ställer också krav på ett *jämställdhetsperspektiv* där man ger kvinnors och mäns erfarenheter av vardagsliv och arbete lika värde i planeringsprocessen och utformningen av olika miljöer, inte minst det offentliga. Man kan se staden som en ram för vardagslivet. Social reproduktion dvs. obetalt arbete är lika viktigt som produktion, lönearbete. Det handlar om att inkludera resor, arbete, hushåll och hem och fritid och koppla det till planeringsprocessen. Vardagslivet pågår dygnet runt året om. Det innebär att social reproduktion inte ska ges en underordnad roll i den fysiska planeringen.

Begreppet tillgänglighet rymmer en rad olika faktorer, bl a fysiska barriärer, nåbarhet, närhet och kollektivtrafikförsörjning. God tillgänglighet till t ex livsmedel är viktigt för äldres möjlighet till kvarboende. Gång- och cykelvägar som leder till området bör vara välplanerade. Gröna mötesplatser där människor kan samlas fyller en viktig funktion som främjar känslan av delaktighet.

Ett urval redan existerande mål i plan- och styrdokument:

- Kvinnors och mäns, flickors och pojkars villkor utvecklas för jämställda och lika möjligheter att forma sina liv och delta i samhällsutvecklingen (ur Folkhälsopolitiskt program)
- Platser för lek- och spontanidrott ska integreras och vara naturliga mötesplatser i Visbys bostads- och grönområden (ur Föp Hela Visby, kap 3)
- Aktivt påverka samhällsplaneringen så att äldres behov tillgodoses (ur äldrepolitiska programmet).

12. Målbild hälsa och fysisk aktivitet

Som individ påverkas vi hur vår omgivning ser ut. Våra förutsättningar att välja hälsosamma levnadsvanor bygger på hur den byggda miljön kan skapa stödjande strukturer för ett aktivt liv. Detta är inte enbart intressant ur ett hälsoperspektiv utan även intressant ur ett miljömässigt perspektiv. Visborgsområdet har stora förutsättningar för att bli ett attraktivt område för såväl boende som näringsliv. Människor är mer fysiskt aktiva om de lätt kan ta sig till grönområden och om det finns en säker infrastruktur för gång och cykling. Genom att skapa en god tillgång av öppna gång- och cykelvägar med belysning motverkas även känslan av otrygghet. Om närmiljön dessutom uppfattas som estetiskt attraktiv ökar den fysiska aktiviteten och kan bidra till ett ökat socialt kapital och engagemang för platsen. Detta är inte minst viktigt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning som är beroende av en väl fungerande infrastruktur för att få samma möjligheter till att göra bra val i vardagen som främjar hälsa och motverkar sjukdom. Solljus, luft, tillgängliga utemiljöer och natur samt fysisk aktivitet ökar välmåendet hos dessa grupper som bör prioriteras i den fysiska planeringen.

13. Från vision till genomförande

Som uttryckts tidigare anser ledningskontoret att *Hållbarhetsprogram för Visborg* i första hand ska utgöra en visionär grund för arbetet med strukturplan för stadsdelen. Strukturplanen kommer att kunna sätta operativa mål för det kommande detaljplanearbetet inom stadsdelen, mål på områden Region Gotland har rådighet över. De operativa målen ska säkra att de övergripande politiska målsättningarna för stadsdelen uppfylls. De två dokumenten – *Hållbarhetsprogram för Visborg* samt *Strukturplan – direktiv för arbetet med stadsbyggnad inom Visborgsområdet 2015–2025* – kan och bör därför ses som en helhet.

Mål som Region Gotland inte har rådighet över, kommer att i dialogform kommuniceras med de privata exploateringsföretag som kommer att bjudas in till markanvisningar och bebygga området. Ett frivilligt bruk av miljöcertifiering kommer att uppmuntras.

Hållbarhetsprogram för Visborg ägs av regionstyrelsen och förvaltas av ledningskontoret. Programmets giltighetstid är beroende av vilket tidsperspektiv kommande strukturplan kommer att få. Förslagsvis bör de två dokumenten ha samma giltighetstid.

Programmet arbetades fram i huvudsak under 2011 av en för ändamålet bildad arbetsgrupp bestående av processchef Harald Gröttvik, planarkitekt Eva Werkelin, stadsarkitekt Sven Hedlund, planeringsstrateg Jan von Wachenfeldt, folkhälsostrateg Cora Juniwik och ekostateg Jonas Nilsson (projektledare). Arbetet skedde i nära dialog med dåvarande plan- och bostadskommittén och rapporterades 9 juni, 6 september respektive 6 december 2011. Programtexten genomgick en mindre revidering inför strukturplanens politiska behandling i maj 2015.

Eftersom utbyggnaden av Visborg efter strukturplanens antagande med stor sannolikhet går in i ett linjearbete, finns idag inga kända resurser avsatta för att hålla Hållbarhetsprogram för Visborg uppdaterat och/eller göra specifika uppföljningar eller utvärderingar.

Ordlista

Sociotopkartering – invånarnas erfarenhet och beskrivning av de sociala och kulturella förhållandena på en plats, stråk eller grönområde.

Barnkonsekvensanalys – en metod för att på ett systematiskt sätt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och att pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn.

Hälsokonsekvensbeskrivning – en beskrivning som syftar till att bidra med kunskap om de samlade hälsoeffekterna inför politiska beslut som rör vissa berörda grupper eller befolkningen i stort.

Referenser

Gotlands kommun, Vasallen, Tema Planavdelning. Visborg utvecklingsplan, (2008).

Gotlands kommun. Fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025, (2009)

Gotlands kommun. Gott att bli gammal på Gotland – äldrepolitiskt program 2010–2025, (2010)

Gotlands kommun. Miljöprogram för Ekokommun Gotland 2008–2012, (2008)

Gotlands kommun. Program för miljöanpassat och resurseffektivt byggande, (2003)

Gotlands kommun. Vision 2025 – regionalt utvecklingsprogram för Gotland, (2008).

Larsson, A., Jalakas, A. Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv, SNS Förlag (2008).

Mårtensson, F., Lisberg Jensen, E., Söderström, M., Öhman, J. Den nyttiga utevistelsen? Naturvårdsverket rapport 6407, (2011).

Statens Folkhälsoinstitut. Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga, (2008).

Statens Folkhälsoinstitut. Folkhälsorapport 2010, (2010).

Statens Folkhälsoinstitut. Grönområden för fler – en vägledning för bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa, (2009).

Statens Folkhälsoinstitut. Äldres miljöer för fysisk aktivitet – en samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och ett hälsosamt åldrande, (2008).