

EUROPAN 15 VISBY

DEN PRODUKTIVA STADEN - SVERIGE

"Visby, Östercentrum - En levande stadsdel i mötet mellan det historiska stadslandskapet och den samtida staden"

Arkitekter under 40 år
från hela Europa deltar
och tävlingen hålls
vartannat år.



Europaråd SE

■ VISBY



INNEHÅLL

EUROPAN 15
Besöka vår hemsida:
www.europan.se

Sid:

- 04** INTRODUKTION
- 05** URBAN KONTEXT
- 14** TEMA E15
- 16** STUDIEOMRÅDE (RÖDMARKERAT)
- 21** TÄVLINGSOMRÅDE (GULMARKERAT)
- 22** UPPGIFT
- 24** ÖVRIGT OCH JURY
- 25** REFERENSER

ALLMÄN INFORMATION

Tomtrepresentant

Christian Hegardt, stadsarkitekt
Region Gotland

Involverade aktörer

Region Gotland

"Team representative"

Arkitekt, landskapsarkitekt eller
planeringsarkitekt

Efterfrågad kompetens för tävlingens utmaningar

Arkitektur, landskapsarkitektur,
stadsplanering

Publicitet

Efter den första juryomgången
kommer förslagen ställas ut
anonymt.

Efter tävlingens avslut anordnas
en offentlig prisceremoni, en
resultatkatalog tas fram och de
vinnande förslagen publiceras på
Sveriges Arkitekters hemsida.

Jurybedömning

Tomtrepresentant medverkar

Processer efter tävlingens avslut

Möte och workshop med kommun
och vinnande team.

Kommunens ambition är att
vinnande team involveras i en
implementeringsprocess.

VÄLKOMMEN ATT DELTA I EUROPAN 15!



Strandgatan, Visby innerstad. Fotograf: Sara Appelgren,
Copyright Gotlands Museum och Region Gotland

INTRO

Region Gotland och European Sverige vill tacka dig för att du väljer att delta i European 15. Tävlingsprogrammet innehåller information om områdets karaktär, tomten och tävlingsuppgiften samt hänvisning till länkar för kompletterande information. Utöver detta material kan du ladda ned högupplösta bilder och ritningar från projektdatabasen. Läs också det kortare programmet "Short Site File" parallellt till det här längre tävlingsprogrammet. Tema för European 15 är "den produktiva staden". Som en förlängning av temat i European 14 studeras i denna tävling ett vidgat perspektiv på en stad med naturligt innehåll av produktion. Detta görs inom de för temat identifierade begreppen resurser, mobilitet och jämlikhet. För frågor om programmet eller tävlingsregler, ber vi dig att använda forumet på European Europas hemsida.

www.european-europe.com
www.european.se

VISBY

Tävlingsområdet på Gotland ligger i Visby, precis utanför stadens medeltida ringmur. Gotland är Sveriges största ö, med ett centralt läge i Östersjön mellan det svenska fastlandet och de baltiska länderna. Gotland, som är Sveriges minsta region, har en gradvis ökande befolkning på ca 59 000 invånare. Öns natur, milda klimat och stränder lockar 2,2 miljoner besökare per år. Visby är Gotlands enda stad med 24 000 invånare och är en växande stad med ett blomstrande näringsliv, många offentliga arbetsplatser, universitet, regional flygplats och stor passagerarhamn.

Östercentrum som är Visbys centrala handelscentrum står inför en utvecklingsprocess där den befintliga bebyggelsen ska ges nya förutsättningar i en kommande planläggning. Tävlingsområdet är en 2ha stor parkeringsplats på regionalt ägd mark. Tävlingsförslagen ska visa arkitektoniska lösningar och stadsbyggnadsanslag på området som kan bidra till att hela Östercentrum blir en mer vital del av stadskärnan. På gränsen mellan den historiska stadsbebyggelsen och den moderna staden kan en ny idé om en levande, dynamisk småstad etableras.

Tävlingsprogram Visby



URBAN KONTEXT

Beskrivning av regionen

Historisk bakgrund

Gotlands läge mitt i Östersjön har gett Sveriges största ö förutsättningar som på många vis skiljer sig från fastlandet. Dess natur är präglad av öns isolerade läge och en senare rationalisering av jord- och skogsbruket än i övriga landet. Den viktigaste faktorn för det gotländska landskapet är den karga kalkstensberggrunden, som skapat förutsättningar för en mycket speciell artflora som ger landskapet dess särpräglade karaktär. Sin nuvarande geologiska form fick ön under istiden då isen rörde sig österut och pressade ned den östra sidan, som än i dag präglas av långa sandstränder och strandängar. Längs den västra kusten reser sig höga klintar med stup ned mot havet. Öns läge mitt i Östersjön gjorde att gotlänningarna, gutarna, tidigt blev en sjöfararnation. Redan från tidig järnålder finns

talrika fynd som visar på kontakter med fjärran länder. Under vikingatiden blev Gotland ett av norra Europas rikaste områden. Gutniska handelsbönder, så kallade farmän, bedrev handel mellan Väst- och Östeuropa. Ett tecken på gutarnas rikedom är de 95 stenkyrkor som uppfördes från 1100-talet och 200 år framåt. 92 av kyrkorna ger än idag karaktär till Gotlands kulturlandskap.

Ända till modern tid har Gotland fortsatt att vara en viktig strategisk knutpunkt. Under 1990-talet var närmare 25 000 svenska soldater krigsplacerade på ön i Gotlands regemente som sedan kom att avvecklas helt 2005. Mellan 2005 och 2018 saknade ön militära styrkor. Säkerhetspolitiskt har läget mitt i Östersjön blivit ännu viktigare under senare år och sedan 1 januari 2018 finns återigen ett regemente på Gotland.

Gotland – Vision 2025

Gotland är administrativt sett en kommun och sedan 2011 är det kommunala styret även en region under namnet Region Gotland. Det finns inget landsting utan sjukvård och kollektivtrafik sköts av Regionen, som också ansvarar för de regionala utvecklingsfrågorna som på många andra håll i landet sköts av kommunala samverkansorgan eller av länsstyrelserna. Region Gotland är Sveriges minsta region, och samtidigt öns största arbetsgivare. Gotland är även ett eget län, som styrs av en länsstyrelse.

“Gotland är Östersjöregionens mest kreativa och magiska plats präglad av närhet, hållbar tillväxt och fylld av livslust”. Så lyder Gotlands gemensamma vision för år 2025. Vision Gotland 2025 är också ett regionalt utvecklingsprogram, alltså ett styrdokument för hela det gotländska samhällslivet. Oavsett aktör ska detta vara inriktningen för gemensamma kraftsamlingar.

De övergripande målen i visionen är:

- Minst 65 000 invånare bor på Gotland
- Gotlänningarnas välbefinnande hör till de bästa i landet
- Gotland är den naturliga mötesplatsen i Östersjöregionen
- Gotlänningarna har en bra hälsa och mår bäst i landet
- Gotland är en världsledande ö-region i miljö- och klimatfrågor

Idag är flera av målen på väg att förverkligas. Sedan ett antal år ökar befolkningen. Gotland är en tillväxtregion och den region med lägst arbetslöshet i landet. Utöver de gröna näringarna är turism den viktigaste näringsgrenen. Det stora antalet besökare bidrar till många arbetstillfällen. Gotland är ett av de län i Sverige där flest företag inom de kulturella och kreativa näringarna etablerar sig. Det finns en levande hantverkstradition knuten till den kalkstenbrytning som idag primärt görs industriellt för cementtillverkning, stålindustrin och miljöändamål. Klimatet och de många soltimmarna bidrar till det höga besöksantalet men allt längre perioder med torka under sommarperioden bidrar också till problem med grundvattnet. De senaste åren har man arbetat för att öka medvetenheten i vattenkonsumtionen och i extrema lägen minskat trycket i vattenledningarna. Nu byggs också avsaltningsverk för havsvatten på flera platser.

Ön har stadigt ökande kommunikationer med färja och flyg till det svenska fastlandet, och periodvis flyg till charterdestinationer utomlands. Turismen är inte enda anledningen utan även arbetspendlingen ökar. Flera statliga myndigheter är etablerade i Visby, och de har likt flera företag i näringslivet del av sin

verksamhet utanför Gotland. Antal resande till och från Gotland med flyg och färja under ett år är 2,2 miljoner. Högsäsong för turismen är sex veckor under sommaren i juli och augusti. Ett antal evenemangsveckor drar mycket folk koncentrerat, utöver den redan höga turismen. De mest intensiva av dessa veckor är Almedalsveckan och Medeltidsveckan. Almedalsveckans startskott var 1968 när Olof Palme, dåvarande utbildningsminister, höll ett första sommartal i Almedalen i Visby. Traditionen lever starkt och sedan 1991 har samtliga riksdagspartier varit representerade på Almedalsveckan. De tidiga årens politiska tal har utvecklats till världens största demokratiska mötesplats.



Kalkstensklippor, raukar



Gotlands sandstränder lockar många besökare sommartid



Stora torget, Visby innerstad under högsäsong

Beskrivning av staden

Visby är:

- den största tätorten med centrum för både den lokala och regionala administrationen
- knutpunkt för kommunikationerna med fastlandet både i luften och på havet
- en drivkraft för utveckling av näringsliv och offentlig service på Gotland
- centrum för utbildning och arbetsmarknad på Gotland
- ett kulturellt centrum för Gotland med världsarvet – Visby innerstad – som juvelen i kronan.
- Den enda orten på Gotland som kan erbjuda en fullständig kommersiell och offentlig service

Visby innerstad – en kort historik

Idag är ca 3 000 personer bosatta innanför ringmuren i Visbys innerstad. Visby innerstad är en välbevarad medeltida stad. Den tyska Hansans framväxt var främsta anledningen till Visbys särställning som handelsstad i östersjöområdet under medeltiden. Hansan växte under 1200-talet till en allt starkare organisation och Visby blev navet i Östersjön som hanterade det mesta av Hansans handel med handelsstaden Novgorod i öst. Ringmurens tillkomst kan troligen kopplas till konflikterna mellan staden och det gotländska alltinget, som ledde till ett inbördeskrig på ön 1288. Visbys ringmur med omringande vallgrav och den välbevarade medeltida hansestaden är riksintresse för kulturmiljövård, och sedan 1995 även upptaget på Unescos världsarvslista. Så här lyder Världsarvskommitténs motivering:

”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.”

De många medeltida kyrkoruinerna ger innerstaden en säregen karaktär. Ruinerna är i stor grad tillgängliga och öppna för besök på dagtid och i flera pågår evenemangsverksamhet, framförallt under sommarsäsongen.

I innerstaden råder under den intensiva sommarperioden motorfordonsförbud. Undantag från detta gäller för de boende med parkeringsplats för sin bil, nyttofordon, linjetrafik och tunga transporter. Visby innerstad har sedan 2010 en ny detaljplan och skyddet för den befintliga bebyggelsen är stark. En förhöjd bygglovsplikt råder i kombination med detta, exempelvis för ommålning av fasader.

Staden utanför ringmuren

Under den industriella epoken växte inte staden nämnvärt utanför muren även om viss bebyggelse etablerades längs infartsvägarna mot murportarna. Det betyder att Visby utöver villakvarter i stort saknar den kvartersstad som växte fram utanför de flesta medeltida stadskärnor under 1600-, 1700-, och 1800-talen. Att det dröjde till början av 1900-talet innan staden behövde planeras för bebyggelse utanför murarna beror både på att befolkningsutvecklingen har varit försiktig och att det har funnits plats för tillägg innanför murarna.



Östercentrum från ringmuren och Österport

Tidigare stadsplaner

1934 års stadsplan av arkitekten Sven Markelius är den stadsplan som har haft störst betydelse för utvecklingen av området utanför ringmuren. Stadsplanen tydliggör gröna "kilar" i form av parkområden med siktlinjer in mot muren. Markelius ansåg att stadens högsta arkitektoniska och estetiska värde låg i kontrasten mellan det öppna, obebyggda landskapet utanför ringmuren och innerstadens slutna, täta bebyggelse: "Stadsmurens storslagna verkan beror i hög grad på att den omgivande terrängen till stor del ligger orörd". Ny bebyggelse skulle ske i zonering enligt modernistisk princip, hålla en distans till muren och ha en landskaplig verkan. Olika zoner skulle ha olika karaktär och bebyggelseområden etablerades som enklaver. Järnvägsnätets dragning nära ringmuren är styrande i stadsplanen. Järnvägen på Gotland lades dock ner under 1950-talet, samtidigt som biltrafiken ökade markant.

När biltrafiken efterhand växte i betydelse för stadsplaneringen blev delar av de gröna kilarna belagda med asfalt och förvandlades till parkeringsytor. Parkeringen norr om dagens Östercentrum, det gulmarkerade tävlingsområdet, är ett sådant område.

Stadens expansion har i stort sett följt stadsplanen från 1934. De äldre villakvarteren kring stadskärnan ger fortfarande karaktär till ytterstaden, samtidigt som stadsdelar från miljonprogramsåren, Bingeby och Gråbo på längre avstånd från stadskärnan, ger andra årsringar i stadsmiljön. Efter att försvaret överlätit sina tidigare regementsområden A7 och P18 Visborg har dessa områden blivit stadens främsta stadsutvidgningszoner. På A7-området i centrala Visby färdigställs nu ca 800 nya bostäder medan Visborg i södra Visby står i begrepp att utvecklas till en ny stadsdel. Huvudgator och cirkulationsplatser i Visbys gatustruktur utanför muren skapar idag stora barriäreffekter på sina håll. Inte minst gäller detta Solbergagatan och Norra Hansegatan nära Östercentrum.

Ytterstaden har också en tydlig gräns i trafiklederna och de tydliga barriärerna Färjeleden och Visbyleden. Bortom dessa finns idag framförallt småhusområdet Terra Nova som etablerades på 1980-talet. Norr om Visby har tidigare hotellområdet Snäck utvecklats och förtätats till ett nytt bostadsområde nära flygplatsen.

Idag bor över 20 000 visbybor i staden utanför ringmuren, en stadsmiljö som befinner sig i stark utveckling och förändring.



1934 års stadsplan.



Historiskt flygfoto över Östercentrum ca 1960, Lantmäteriet



Historiskt flygfoto över Östercentrum ca 1975. Lantmäteriet

Riksintressen

I Visby och dess närhet finns flera riksintressen. Av dessa skapar riksintresset för civilt och militärt flyg en flygkorridor över flygplatsen som hindrar en utbredning av staden norrut. Riksintresset för

Visby hamn gör det svårt att etablera bostäder i dess närhet och riksintresset för kulturmiljön i Visby innerstad är en mycket viktig aspekt att förhålla sig till vid all byggnation i innerstadens närhet.



Vy från hamnen över den medeltida staden och Visby domkyrka. Fotograf: Sara Appelgren, Copyright Gotlands Museum och Region Gotland

Grönstruktur

Visby är en grön stad, med stor tillgång till närliggande landsbygd och hav. Dess viktigaste parker är Almedalen centralt i innerstaden, Botaniska trädgården nära ringmuren och havet samt Palissaderna strax söder om muren ovanför hamnen. Visby innerstad präglas än idag av det medeltida gatunätet. De träd som växer i de smala

gatorna står främst allena eller i par. Miljöerna i anslutning till ruinerna och ringmuren är ofta inbäddade i grönska. Även de äldre villakvarteren utanför ringmuren har ofta uppväxta och lummiga trädgårdar. Äldre trädalléer kantar flera av infartsvägarna mot ringmuren. Naturreservaten Södra Hällarna i södra Visby och Galgberget i norra Visby är populära och vackra strövområden.



Almedalen. Fotograf: Sara Appelgren, Copyright Gotlands Museum och Region Gotland

Stadens utveckling

Hela Visby

Idag har Visby en positiv tillväxt med inflyttning från övriga Gotland och fastlandet som skapar ett bostadsunderskott. Som grund för planering och utveckling i Visby finns översiktsplanen "Bygg Gotland" (2010) och dess fördjupning för Visbyområdet, "Hela Visby" från 2009.

Så här säger översiktsplanen om riktlinjerna för Visbys utveckling:

- Utveckling ska ske med riktning mot det "hållbara samhället"
- I Visby finns goda möjligheter att vitalisera, utveckla, bygga ut, bygga samman, länka ihop och "hela" staden om den tillåts "växa inifrån" med beaktande av de ekonomiska, sociala och ekologiska dimensionerna av hållbar utveckling.
- Med "hela staden" menas i detta sammanhang både "hela" i betydelsen att "laga" och "hela" till skillnad från "halva".
- Staden ska i vid mening upplevas som "färdig" hela tiden. Med den "färdiga" staden menas att ny bebyggelse ska ansluta till den befintliga staden så att öar av bebyggelse utan fysisk och social koppling till den övriga staden så långt som möjligt undviks.
- Med utgångspunkt från det befintliga ska tilläggen ge en god helhetsverkan. Gammalt och nytt ska mötas i skön förening.

Visbys förutsättningar som en plats där man kan leva gott och skapa sig en trygg framtid är unika. I skapandet av den goda livsmiljön är det viktigt att finna former för att förena det gamla med det nya. Visby är som helhet inte en färdigbyggd, färdigutvecklad stad. Ambitionen är att det i Visbyområdet också i framtiden ska utvecklas goda miljöer att växa upp, bilda familj och åldras i och att Visbyområdet ska vara en dynamisk miljö för företagande. Stadsutvecklingen i hela Visby ska stärka sin roll som motor för näringsliv, välfärd, kultur, resurshushållning och nationell och internationell konkurrenskraft. Det handlar om bra skolor, låg brottslighet, fungerande infrastruktur, god livsmiljö, livgivande kulturpolitik, ett rikt friluftsliv, tillgång till ett varierat utbud av grönområden och om vackra, attraktiva stadsdelar och boendemiljöer.

Ett av målen i Vision Gotland 2025 är att Gotland ska utvecklas som ett centrum i Östersjöregionen. För att uppnå detta krävs en samhällsplanering där alla aktörer måste kunna samsas om en gemensam vision. Möjligheten att profilera sig som en central mötesplats i Östersjöregionen året runt finns med ökade hotell- och konferensfaciliteter, ett växande lokalt universitetscampus inom Uppsala universitet och spjutspetsföretag inom IT och kulturella

näringar. Besöksnäringen ger också nya förutsättningar för Visbys utveckling. I hamnområdet är en ny kryssningskaj färdigställd och tagen i bruk i april 2018. Kajens anläggande syftar till att kunna ta emot större kryssningsfartyg under sommarsäsongen.

Visbys stadskärna

Stadskärnan utgör en viktig del av stadens identitet. Olika delar av innerstaden har under historiens gång utgjort Visbys stadskärna. Innerstaden fungerar fortfarande i många avseenden som själva kärnan i Visby. Dock har Visbys utveckling inneburit att staden vuxit utanför sina ursprungliga gränser. Många av stadens funktioner har i den processen flyttats ut från innerstaden som därför ur flera aspekter inte längre ensamt kan göra anspråk på att vara Visbys stadskärna. Idag anses den omfatta Östercentrum inklusive delar av innerstaden. Inom detta område finns en blandning av handel, kultur, privat och offentlig service, arbetsplatser och boende som alla utgör ingredienser i en fungerande stadskärna och ett levande stadsliv. En stadskärna ska upplevas som en naturlig och levande mötesplats för staden.

- Visbys stadskärna ska utvecklas socialt, kulturellt, kommersiellt och gestaltningsmässigt till en naturlig, levande och livskraftig stadskärna för hela Visbyområdet.
- En attraktiv stadskärna utvecklas genom kommunala satsningar och i samverkan med näringslivet.
- Bevarande av innerstadens kvaliteter är en grund för hela Visby.

Bevarandet av den medeltida stadskärnan – världsarvet Visby – är en självklarhet liksom ambitionen att skapa en miljö där bostäder och verksamheter kan samsas och därmed skapa förutsättningar för en levande och blomstrande stad. En ambition är också att innerstaden ska harmonisera med staden utanför murarna. Östercentrum ska förstärkas som Visbys handelscentrum och tillsammans med innerstaden utvecklas till en attraktiv stadskärna med mötesplatser och ett brett utbud.

Sedan en tid tillbaka sker en relativt snabb gentrifiering av innerstaden där det finns en risk att stadskärnan gradvis avfolkas under delar av dygnet och året. Många bostäder används idag framförallt för sommarboende. För att motverka detta behövs principer för att hållbart utveckla stadskärnan, stärka innerstadens handel och ge underlag för ett levande stadsliv.

Under 2008 påbörjades omfattande utflyttningar av innerstadens administrativa verksamheter genom att

länsstyrelsen och landsarkivet flyttade ut till stadsområdet utanför ringmuren. 2010 flyttade hela den kommunala förvaltningen till Visborgsområdet i södra Visby. Idag finns många av stadskärnefunktionerna i stadsområdet utanför muren i en gles stadsmiljö som saknar många av de urbana kvaliteter som finns i Visby innerstad. För att skapa nya kvaliteter i denna stadsmiljö och för att tydligt länka ihop innerstad och ytterstad, blir det viktigt att förtäta i nära anslutning till muren. De platser där den gamla och nya staden möts, som hamnen och murportarna Österport och Söderport, är särskilt intressanta. Ambitionen är att i dessa lägen skapa en tydligare karaktär av stadskärna. Bostadsförtätning är primär men även centrumfunktioner, service och nya mötesplatser kan utvecklas i dessa zoner.

Utanför Söderport är ett arbete med förtätning redan igång. I närhet till muren på attraktiv tomt byggs bostäder. Adelsgatan som via Södra Kyrkogatan förbinder Södertorg med Stora Torget, var tidigare Visbys huvudsakliga centrumgata med handel och matutbud. Idag har Södertorg och den södra delen av Adelsgatan svårare att dra till sig folk då det viktiga stråket istället går längs den bortre delen av Adelsgatan och vidare Hästgatan upp mot Österport och Östercentrum. Förhoppningen är att fler boende direkt utanför Söderport kan bidra till ett större underlag för den kommersiella servicen på Södertorg och den södra delen av Adelsgatan. Med en motsvarande utveckling vid Österport och Östercentrum kan ett sammanhängande stråk innanför och utanför muren vitalisera hela området.



Karta över Visby med den röda avgränsningen som visar studieområdet och den gula avgränsningen som visar tävlingsområdet

DEN PRODUKTIVA STADEN

Den föregående tävlingsomgången European 14 gick även den under temat "den produktiva staden". Frågan som ställdes var hur en blandad stad kan innehålla produktiva element, där inte bostäder bara blandas med kunskapsmässiga, kulturella och kommersiella aktiviteter utan där också arbetsplatser och platser för olika typer av produktion blir en viktig komponent. European 14 studerade alltså kopplingen mellan produktion, bostäder och ett urbant liv.

En blandad stad med möjligheter till arbetstillfällen får många olika typer av positiva konsekvenser. Behovet av transporter minskar när boende, produktion och kommersiella möjligheter kommer närmare varandra. Det betyder också att stadens lokala förutsättningar stärks. När element kan finna sina funktionella sammanhang i större närhet till varandra påverkas stadens liv och kultur. En funktionellt blandad stad kan även bli en socialt blandad stad, där segregation motverkas. Den nuvarande tävlingsomgången European 15 kommer att fortsätta studera "den produktiva staden" som ett viktigt inslag i stadens utveckling, men vill fördjupa frågeställningen och vidga perspektiven. Vilka typer av synergier kan skapas, eller är nödvändiga, för en stad med ett naturligt innehåll av produktion? I en bred bemärkelse, vilka typer av infrastruktur eller gränssnitt behövs för att i större grad möjliggöra produktiva element i staden?

European har identifierat de tre begreppen resurser, mobilitet och jämlikhet. Dessa tre begrepp blir viktiga aspekter i ett helhets- och hållbarhetstänkande, och fungerar som gränssnitt när det gäller att diskutera och åstadkomma produktivitet i staden. Alla tre begreppen kan delas upp i en mängd olika särfall och faktorer. En översikt av dessa kan vara värdefull för att inte försumma viktiga komponenter i projektet.

Resurser

Hur använder vi stadens mark på bästa sätt? Det kan gälla förnyade eller tillkommande användningsområden för tomter som har varit ensidigt utvecklade, eller för icke använd industrimark. Här ingår återanvändande av äldre byggnader och återställande av företeelser och platser på tomten. Här ingår också hantering och kanske synliggörande av dagvatten, vatten- och avloppsfrågor, aktiverande av tomens eller närbelägna naturresurser samt möjligheter till energiproduktion.

Mobilitet

Hur utformas samband i staden på bästa sätt? Finns det fler, nya eller outnyttjade kommunikationssätt som staden kan nås på? Hur kan kommunikationen planeras i nätverk? Stadens kommunikationssystem kan bli mer "urbana" så att trafikleder och spår tillåter övergångar, minskar i hastighet och inte blir barriärer och tillåter kontinuerliga områden. Utformning av gatusektioner måste studeras. Även mötespunkter behöver utformas, som stationer, hållplatser, pendlarparkeringar och parkeringsplatser. I en annan skala gäller detta även promenad- och parkstråk, passager och mötesplatser.

Jämlikhet

Hur kan alla delta i staden på lika villkor och hur kan det leda till positiva fördelar för alla? Det finns en tanke att rumslig jämlikhet leder till social jämlikhet, motverkar segregation och befördrar stadens ekonomiska utveckling. Vad gäller rumsliga åtgärder kan det handla om att mer lantliga områden vitaliseras, till exempel med nya invånare, produktion och kommunikationsmöjligheter. Det kan handla om att segregerade områden öppnas upp mot den omgivande staden och andra ekonomier. Det kan också handla om att i ett område skapa en diversitet med blandade verksamheter så att närheten mellan boende och arbete befordras och börjar gälla flera grupper. En annan aspekt är att offentliga platser kan fungera för alla och hur sådana "mikro-urbana" platser eller miljöer kan genereras.



Det vinnande förslaget "Water walk with me" av Cyril Pavlu and Katerina Vondrova, Trelleborg European 14 med temat "Den Produktiva Staden"

DET PRODUKTIVA GOTLAND

Gotländska industriföretag står liksom övrigt näringsliv inför en strukturomvandling som drivs av globalisering, digitalisering och omställning mot en grön resurseffektiv ekonomi. Företagande med fokus på mat och livsmedel är av stor betydelse för det gotländska näringslivet. Utvecklingen inom området är även av betydelse för gotländsk attraktionskraft. Det gotländska varumärket vad gäller livsmedelsursprung är starkt. Vidare gör Gotlands lokalisering att maritima näringar naturligt är i fokus. Gotland har lång erfarenhet av turism

och konkurrenskraften för näringen är stark. Det finns stor potential för affärsutveckling och tillväxt inom besöksnäringen genom internationalisering och utveckling av hållbart nyttjande av natur- och kulturarv, liksom av annan form av kultur. Det finns en potential för tillväxt i utveckling av digitalisering och IT-sektorn på Gotland. Länet har en mycket god bredbandstäckning med fiberutbyggnad även på landsbygden, vilket i en digitaliserad och globaliserad värld innebär ökad tillgänglighet och möjlighet för företag att etablera sig och utvecklas oavsett avstånd eller andra förutsättningar för transporter.



Produktion / H10: matkultur och design.
Bild: Anna Sundström



Produktion / Adelsgatan: Handel och besöksindustri



Produktion / Hästgatan: matkultur och design.
Bild: Anna Sundström



Produktion / Gröna näringar

STUDIEOMRÅDE (RÖDMARKERAT)

Kort historik

Under framförallt 1960- och 70-talen växte området utanför Österport fram. Östercentrum är idag Visbys och hela Gotlands kommersiella centrum. Österväg som leder ut ur porten i den tidigare landsvägens sträckning är idag en torgliknande bred gågata med låg centrumbebyggelse på vardera sida. Karaktären är en storskalig anläggningsstruktur med stora parkeringsytor. Östercentrum är getingmidjan där den historiska och moderna staden möts och hur området nu ska utvecklas är strategiskt avgörande, en nyckel till hela Visbys fortsatta utveckling. Det markerade strategiska området har samma utsträckning som ett planprogram för Östercentrum

som togs fram 2013. Det betyder att det inom hela området pågår ett arbete från stadens sida med att utveckla Östercentrum från handelscentrum till en mer varierad och vital del av stadskärnan. Detta arbete är fortfarande i inledande skede. Avgränsningen av området utgörs av ringmuren i väster där Österväg möter den historiska stadskärnan vid Österport och av Solbergagatan och Norra Hansegatan i öster. Utvecklingen av området kräver ett medvetet förhållningssätt till två övergripande förutsättningar:

- Mötet med riksintresset för kulturmiljö och världsarvet
- Bilparkeringens omdisposition vid en utveckling av området.



Den röda avgränsningen visar studieområdet och den gula avgränsningen visar tävlingsområdet. Siffrorna beskriver vinklar som bilder är tagna (se bilder på sida 17, 18 och 21)

Mötet med riksintresset/världsarvet

Det har funnits två motsatta tendenser i stadens framväxt utanför muren. Den ena är det spontana och organiskt framvuxna bebyggelsemönstret kring infartsvägarna. Från landsbygden nådde man Visby via landsvägar som ledde fram till portarna och längs dem började den första bebyggelsen utanför murarna att uppstå. En motsatt strategi i de stadsplaner som varit grund för stadens framväxt under 1900-talet har varit att distansera ny bebyggelse från muren, för att ringmurens och den medeltida stadens monumentalitet inte ska gå förlorad. Utmaningen är att få dessa motstridiga ambitioner att samverka vid en utveckling av ny bebyggelse i området. En alltför påtaglig förtätning kan vara problematisk i relation till riksintresset och ringmuren medan en alltför gles utbyggnad inte fullt ut tar möjligheten till vara att knyta ihop stadens delar.



Ringmuren. Fotograf: Sara Appelgren, Copyright Gotlands Museum och Region Gotland

Parkering

Gotland har ett grundläggande kollektivtrafiknät, men en stor del av de 50 % av Gotlands befolkning som bor på landsbygden behöver använda bil. Sedan ca 10 år växer flera externhandelsområden fram som enkelt kan angöras med bil i Visbys yttre områden. Detta påverkar förutsättningarna för handeln i Östercentrum och parkering är en viktig konkurrensfaktor. Parkeringsplatserna runt Östercentrum används inte enbart för handeln utan också av boende och besökare, främst under sommarmånadernas bilrestriktioner innanför ringmuren. Även utanför sommarens högttryck används parkeringsplatserna för handeln, för boende och arbetande i Visby och för gotlänningar boende på andra delar av ön som besöker Visby. För att innerstaden ska kunna hållas bilfri sommartid, är parkeringsplatser utanför muren en förutsättning.



Bild 1: Tävlingsstomt vid besinstation, Ihergatans tidigare sträckning mot Kung Magnus väg (se karta sid 16)



Visby innerstad, S:t Hansgatan Fotograf: Sara Appelgren, Copyright Gotlands Museum och Region Gotland



Bild 2: Parkering Östercentrum mot villaområde och ringmur (se karta sid 16)

Karaktär

Östercentrum lever upp dagtid och är stängt på kvällar och nätter med undantag av ett par snabbmatsrestauranger med sena öppettider. Det finns få verksamheter som bidrar till liv och rörelse på kvällstid. Få bostäder finns inom området som kan upplevas otryggt kvälls- och natttid. Området närmast ringmuren och Österport ligger inom det i övrigt gröna vallgravsområde, gravarna, som omger muren. Gravarna ingår i världsarvet och riksintresset för kulturmiljön. Intill Österport finns äldre bebyggelse kvar alldeles utanför muren. I övrigt är platsen närmast murporten en odefinierad och hårdgjord yta. Denna används främst för parkering och taxiplats.

Det finns en variation av butikslokaler i Östercentrum. De större affärerna är livsmedelsbutiken Coop inne i gallerian och ett Åhlénsvaruhus på den södra sidan av Österväg. Det finns en del vakanta butiksytor framförallt i den östra delen av området. Gallerian är den huvudsakliga passagen från parkeringsplatsen (tävlingsområdet) till Österväg och har nyligen restaurerats invändigt och tydliggjorts som kommersiellt huvudstråk med fler mindre butiker. Den har sin ena entré mot parkeringen (tävlingsområdet) och områdets alkoholmonopolets butik Systembolaget ligger på

norra sidan av Österväg närmast Kung Magnus väg. Inom området tillkommer allt fler arbetsplatser, som det stora svenska ingenjörskonsultföretaget ÅF som har etablerat ett större lokalkontor i kvarteret Tärnan, ovanför Systembolagets lokaler. Längs Österväg finns också inslag av mer småskalig handel som bokhandel och caféer samt flera restauranger.

Söder om det huvudsakliga shoppingstråket ligger Visbys enda större offentliga parkeringsgarage mot butikshusens baksida. Parkeringshuset uppfattas idag som en otrygg plats i Östercentrum. Enligt det framtagna planprogrammet för området kan detta garage utökas med ytterligare ett däck och samtidigt bebyggas med en blandning av bostäder och lokaler för handel. Strävan är att ge den längsgående gatan Skolportsgatan mer liv och ögonkvällstid. Detta kommer att studeras vidare i det kommande arbete som ska göras för den befintliga bebyggelsen i Östercentrum.

I områdets östra del, söder om Österväg finns fortfarande några äldre villatomter kvar. Söder om Skolportsgatan, alldeles utanför planområdet, ligger en av Visbys största högstadieskolor Solbergaskolan och simhallen Solbergabadet.



Bild 3: Österport mot Östercentrum (se karta sid 16)



Bild 4: Villor längs Schéelegatan (se karta sid 16)



Bild 5: Österväg mot Österport (se karta sid 16)



Bild 6: Kung Magnus väg mot Östercentrum (se karta sid 16)

Stadens vision och strategiska mål för området

I den fördjupade översiktsplanen "Hela Visby" sätts följande riktlinjer för utvecklingen av området:

- Östercentrum med omnejd skall gestaltnings- och innehållsmässigt utvecklas till en del av en naturlig, levande och livskraftig stadskärna för hela området.
- Östercentrums koppling med innerstaden och Österport ska stärkas.

Planprogrammet för Östercentrum från 2013 ingår inte i tävlingsunderlaget. Huvuddragen i programmet beskrivs istället här:

- Kung Magnus väg stängs för biltrafik mellan kvarteret Tärnan och Skolportsgatan, alternativt omvandlas till gångfartsområde.
- Stråken genom området utvecklas och tydliggörs.
- Baksidor utformas så att de upplevs som framsidor.
- Kopplingen Innerstaden – Östercentrum förstärks.
- Möjliggöra bostäder, kontor, verksamheter och kultur.

Utöver möjligheten att bygga nya hus på asfalterade parkeringsytor, föreslås möjlig högre exploatering på befintlig centrumbebyggelse. Begränsning i våningshöjd är tre till fem våningar över hela området. Rimligt i relation till riksintresset är tre våningar närmast Kung Magnus väg och ringmuren som sedan successivt kan öka till max fem våningar närmast Norra Hansegatan (se karta sid 23).

Bostäder

För att tillföra stadslivet i området en naturlig aktivitet, trygghet och rörelse behövs bostäder. Både nybyggnad och påbyggnad på befintliga hus kan möjliggöra fler boende inom området. Fler bostäder i området kan även på sikt öka förutsättningar för ett större lokalt kundunderlag för handeln, närmare avstånd för de boende till butiker och därmed ett lägre bilbehov.

Bottenvåningar

Bottenvåningarna ska utformas så att de blir en del av ett välkomnande stadsliv. Det innebär att alla bottenvåningar bör ha inbjudande entréer vid stråk och platser, skyltfönster, belysning och en utformning som bidrar positivt till stadsbilden. Att bidra till en tryggare plats på kvällstid är viktigt.

Mötesplatser

Mötesplatser uppstår där människor samlas, såväl inomhus som utomhus. Allmänna stråk och platser där man kan vistas utan att konsumera efterfrågas i området.

Stråk/passager

Behovet av tvärpassager är särskilt stort inom området, för att förbinda platser med varandra och öka rörelsen i området. Befintliga tvärpassager är i behov av upprustning. Vid ombyggnader ska nya stråk/passager finnas med i planeringen.

Siktlinjer och byggnadshöjder

Att bevara siktlinjer och utblickar genom området mot ringmuren, Österport och domkyrkans torn är viktigt, även om vissa utblickar av nödvändighet måste prioriteras bort vid förtätning. Hela planprogramsområdet ligger inom den än så länge odefinierade buffertzonen till världsarvet.

Buffertzonen är det område direkt utanför världsarvet där särskild hänsyn i planering och utveckling ska tas till världsarvets värden. Denna buffertzon kommer i enlighet med Unescos regler att behöva preciseras i relation till världsarvets avgränsning, men kan tills vidare antas motsvara förutsättningarna som ges av närheten till riksintresset för Visby innerstad: Byggnadshöjder ska hållas ner närmast ringmuren och viktiga siktlinjer mot ringmuren ska bevaras eller förstärkas.

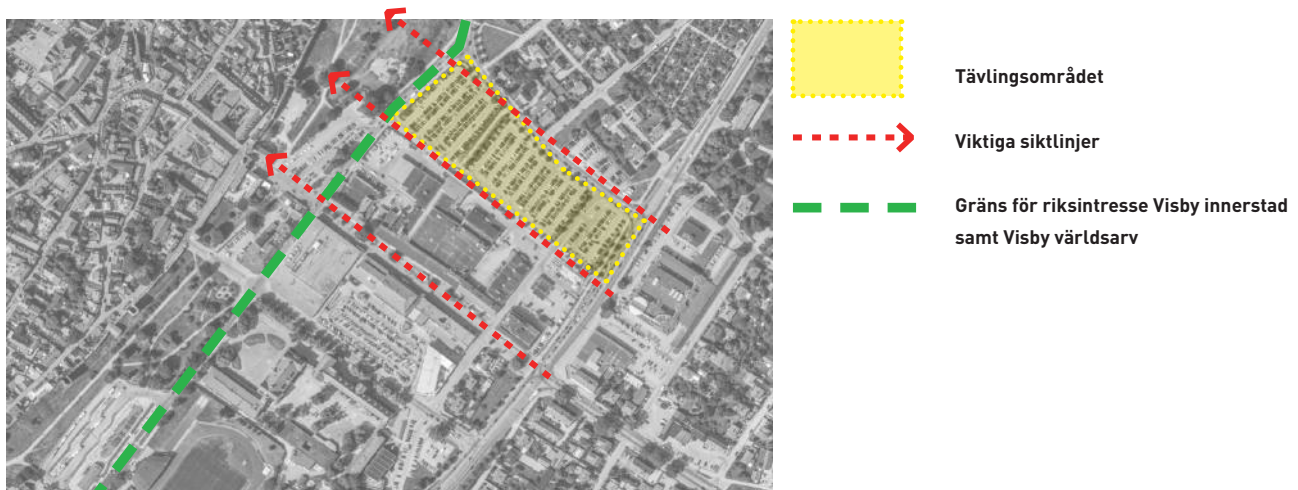
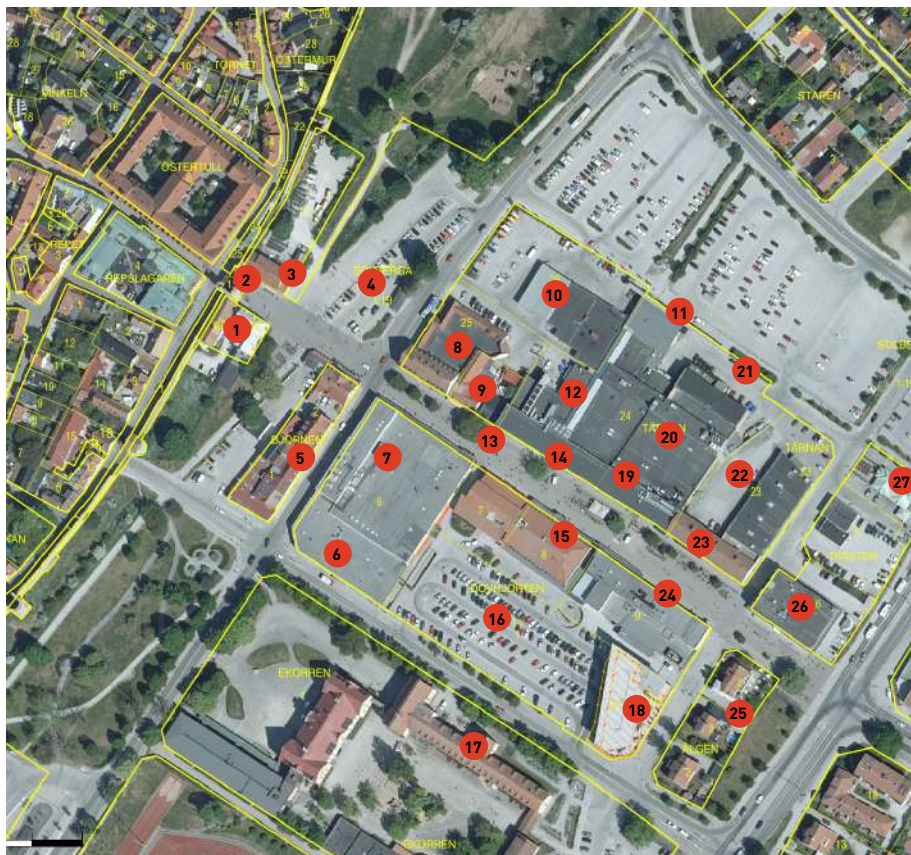


Diagram över riktlinjer att ta hänsyn till



1. Äldre byggnad, butikslokaler, café
2. Österport
3. Äldre byggnad, butikslokaler
4. Kommunal parkering, taxistation. Offentlig wc
5. Delvis äldre bebyggelse, butiker mot Kung Magnus väg
6. Varuhuslager
7. Varuhusbyggnad, Åhlens samt butiker i källarplan
8. Systembolaget. Kontorslokaler i övre plan
9. Äldre byggnad, café
10. Bensinstation
11. Entré galleria
12. Butiksgalleria
13. Österväg
14. Entré galleria
15. Butikslokaler mot Österväg
16. Kommunalt parkeringsdäck. Parkering på taket
17. Solbergaskolan, mellanstadis- och högstadieskola
18. Bostäder, 20 bostadsrätter färdigställda 2011. Butiker mot parkeringsdäck
19. Butikslokaler, restaurang, café mot Österväg
20. Livsmedelsbutik, Coop Öster
21. & 22. Inlastningsytor
23. Butikslokaler mot Österväg, delvis outhyrda
24. Butikslokaler mot Österväg
25. Privata villatomter
26. Kontorsbyggnad, butikslokaler i entréplan
27. Max, restaurangbyggnad

Parkering mot mur. Copyright Lantmäteriet

Österväg

Österväg öppnar sig mot öster där den som bredast är 20 meter i korsningen med Scheelegatan. Förstärkning av karaktären av gata är önskvärd, då den är för lång för att fungera väl som torgbildning, vilket inte heller stämmer överens med den historiska stadsbilden. Det kommersiella stråket avmattas österut ju längre bort från ringmuren man kommer. Det är främst i den delen det finns vakanta butiksytor.

Parallella stadsbyggnadsprocesser

Parallellt med Europas tävlingsförlopp på tävlingsområdet arbetar staden med omvandlingsprocessen för centrala Östercentrum, där flertalet fastigheter och befintliga byggnader är ägda av privata fastighetsägare. Man står i begrepp att ta fram tydligare om- och påbyggnadsprinciper för de befintliga byggnaderna och ett detaljplanearbete för påbyggnad ovanpå Åhlénshuset pågår redan. Inom de privata fastigheterna finns en varierande utvecklingspotential. De befintliga byggnaderna är i olika skick och både rivning och om- och påbyggnad

av befintliga hus kan bli aktuellt. Fastigheten där bensinstationen (Tärnan 26) är belägen idag har ett mycket centralt läge och kan exploateras med bostäder, kontor och i bottenvåningen handel. En förutsättning för uppgiften att bebygga tävlingsområdet är att den nuvarande bensinstationen flyttar från platsen och att dagens skyddsavstånd på 50 meter därmed inte behöver hållas. Region Gotland avser under 2019 genomföra en fördjupad förstudie för befintliga byggnader kring Österväg. Exploatering och utveckling av tävlingsområdet ska kunna ske oberoende av takten i utvecklingen av enskilda privata fastigheter.

Det är inte aktuellt att i tävlingen göra detaljerade arkitektoniska ställningstaganden utanför tävlingsområdet, då förutsättningarna för de privata fastigheterna och de centrala delarna kräver detaljerade studier för varje fastighet och utreds i annan form. Tävlingsdeltagarna uppmuntras dock till att hitta ett övergripande förhållningssätt i gestaltningen av Ihregatans möte med de privata fastigheternas baksidor och att fundera på principer för tvärförbindelser genom området som helhet.

TÄVLINGSOMRÅDET
(GULMARKERAT)**Beskrivning av området**

Området för tävlingsuppgiften utgörs idag av den huvudsakliga parkeringen på 500 platser intill Östercentrum. Med bil är det från detta håll Östercentrum angörs via galleriastråket. Parkeringen används också under sommarens

intensiva turistveckor av besökare till innerstaden. Möjligheten till parkering i Östercentrum ger på det viset även förutsättning för att hålla innerstaden i stor mån bilfri. Visst buller från gatan förekommer och tyst sida behöver åstadkommas vid bostadsetableringar närmast gatan. Det är önskvärt att Norra Hansegatan på sikt omvandlas till stadsgata utan den barriäreffekt gatan har idag.



Bild 7: Parkering mot mur (se karta sid 16)



Bild 8: Parkering mot galleriaentré (se karta sid 16)



Den röda avgränsningen visar studieområdet och den gula avgränsningen visar tävlingsområdet

UPPGIFT

Detaljerad beskrivning

Målsättningen är att det vinnande förslaget ska ligga till grund för en kommande detaljplan för tävlingsområdet. Förslaget ska ge innovativa svar på hur ett attraktivt och levande stadscentrum kan etableras som en länk mellan den historiska stadsbebyggelsen och den moderna staden. Uppgiften uppmanar till arkitektoniskt inkännande och konceptuella förslag till hur detta skarpa möte mellan stadens årsringar kan överbryggas och gestaltas.

Målet med tävlingsuppgiften:

- Att på tävlingsområdet föreslå en utveckling och innovativa arkitektoniska lösningar som kan bidra till att Östercentrum utvecklas till att bli en mer attraktiv och dynamisk del av stadskärnan.

En levande stadskärna måste ge goda förutsättningar för handel, verksamheter men också ett publikt och offentligt stadsliv. Förslagen för tävlingsområdet behöver spegla stadskärnans mångfunktionella karaktär. Olika delar av Östercentrum kommer att ha olika utvecklingstakt. Detta kan också översättas till tävlingsområdet: ett tänkbart angreppssätt kan vara att hitta en modell som bygger på en gradvis/successiv förändring och utveckling där funktioner etableras efter hand.

- Att tillskapa bostäder och möjliggöra en levande stadsdel dygnet runt och året runt.

En avgörande faktor för utvecklingen av stadskärnan är att möjliggöra för fler bostäder centralt, vilket också ger nya förutsättningar exempelvis för handeln. Inte minst är mindre bostäder för äldre, unga och studenter viktigt att åstadkomma i centrala lägen. Totalt sett är en blandning av olika bostadstyper och upplåtelseformer målet. Inom tävlingsområdet bör ett stort antal bostäder kunna tillskapas.

- Att finna bidragande komponenter som kan stärka produktiviteten inom området.

I enlighet med Europans 15:s tema "den produktiva staden" bör tävlingsdeltagarna ge konceptuella, nytänkande och intressanta förslag på produktiva funktioner på tävlingsområdet som kan bidra till långsiktighet, hållbarhet och dynamik i stadskärnan och Östercentrum. Det kan vara permanenta såväl som tillfälliga funktioner, byggda funktioner likväl som platser för flexibel användning. Det är viktigt att förslagen resonerar om vad utvecklingen inom tävlingsområdet kan tillföra Östercentrum och staden i övrigt. Att enbart planera för bostäder och

parkering innebär att området blir för autonomt och inte ger rätt förutsättning för dynamiska kopplingar till stadskärnan.

Tävlingsförslagen ska också visa hur man hanterar följande förutsättningar:

- Mötet med riksintresset/världsarvet

På ett inkännande sätt ska förslaget visa hur det relaterar till mötet med ringmuren och innerstaden.

- Parkering

Hur parkeringsplatser ska disponeras på fastigheten är en viktig del av tävlingsuppgiften. Idag är de ca 500 parkeringsplatserna på tävlingsområdet intecknade för befintlig handel och verksamheter i Östercentrum. 70% av dessa parkeringar, ca 350 p-platser, behöver i tävlingsförslagen återskapas inom tävlingsområdet. Resterande del kommer att hanteras med annan parkeringslösning i annan del av området. Exploatörerna som får möjlighet att utveckla Östercentrum behöver bidra till finansieringen av en gemensam lösning för de 350 återlokaliserade p-platserna. Det är därför viktigt att tänkt parkeringslösning blir så ekonomiskt rimlig som möjligt, förslagsvis byggs dessa platser i parkeringsdäck över mark.

Sammantaget skall förslagen på tävlingsområdet redovisa parkeringslösning både för dessa 350 återlokaliserade p-platser samt även för tillkommande nya parkeringsbehov. Marken under parkeringsplatsen vet man idag väldigt lite om. Att gå ned max en våning för parkering under mark bedöms dock möjligt. Primärt bör möjligheten till parkering under mark reserveras för tillkommande parkeringsbehov (enligt parkeringsnorm nedan) för de nya bostäder och verksamheter som planeras på tävlingsområdet.

Parkeringsstal för nya bostäder och verksamheter Utöver de parkeringsplatser som ska återskapas för handeln inom området behöver förslagen redovisa parkeringsplatser för tillkommande bostäder och verksamheter. Följande parkeringstal gäller:

Kontor 11 p-platser /1000 kvm BTA (bruttorealarea)
Bostäder 8 p-platser /1000 kvm BTA
Handel, dagligvaror 25 p-platser /1000 kvm BTA
Handel, sällanköp 15 p-platser /1000 kvm BTA

Skala

Östercentrum har idag en storskalig karaktär av centrumanläggning. I den nya etableringen är det önskvärt att bryta upp skalan. Den nya bebyggelsen ska i höjd maximalt hålla tre våningar närmast

Kung Magnus väg och fem våningar mot Norra Hanseгатan. Norra Hanseгатans trafik föranleder att bostäder närmast behöver ha tillgång till tyst sida.

Områdesstruktur i övrigt

Staden önskar att återetablera Ihregatan mellan ny bebyggelse på tävlingsområdet och de befintliga byggnadernas baksidor. Att studera gestaltningsprincip och gränssnitt mot den befintliga bebyggelsen ingår i uppgiften.

I det parallella arbetet som Region Gotland utför inom befintliga fastigheter i rödmarkerade strategiska området, studeras just nu principer för påbyggnader av fastigheter, utemiljö och bevarande av vissa byggnader. Bensinstationen flyttas exempelvis bort från nuvarande plats.

Tävlingsförslaget ska visa övergripande utformning och detaljer med relevant presentationsteknik och

detaljer med relevant presentationsteknik och i relevanta skalor. Framförallt kommer de tre inlämnade A1-panelerna att användas i bedömningen, både digitalt och utskrivna i originalstorlek. Det är av vikt att panelerna snabbt och tydligt kommunicerar sitt innehåll till bedömningsgruppen, med en genomtänkt uppbyggnad och läsbart innehåll.

Förslag på material som tävlingsförslaget ska bestå av är plan över studieområdet (rödmarkerat), plan över tävlingsområdet (gulmarkerat), luftperspektiv baserat på flygfoto, markperspektiv, gatusektioner och redovisning av byggnader, parkeringslösning och bostadstyper i planer, fasader och sektioner eller i axonometri över bebyggelse. En kortare förklarande text för panelerna och en längre separat text skall lämnas in. Om förslaget har arbetat med ett gradvis utvecklingssätt, ska detta redovisas i lämplig relation till helheten.



Fastighetsgränser och gator, Lantmäteriet

ÖVRIGT

Inlämningskrav

Detta är endast en förenklad beskrivning. Se de kompletta tävlingsreglerna för European 15 på European Europas hemsida. Förslag ska bestå av paneler och en text. Panelerna ska vara tre stycken i format A1 (594 x 841 mm) stående. Innehållet ska i ritningar, bild och text förklara hur förslaget förhåller sig till tomtens behov och till temat Den produktiva staden, och speciellt hur förslagets arkitektoniska värden relaterar till kontext och omgivande miljö. Innehållet ska inkludera en tredimensionell återgivning av förslaget (till exempel i perspektiv, fotomontage eller modell-fotografi). Den vidstående texten ska vara maximalt fyra A4-sidor lång, och presentera idéerna till förslaget, samt en tänkt process för implementering (till exempel en viss ordning i omvandlingen av tomten).

JURY

Juryn European 15

Tävlingsjuryn består av följande ledamöter:



- Karin Ahlzén, SE (juryns ordförande)
- Arkitekt
- Projektchef Fokus Skärholmen, Stockholm stad
- Stockholm, Sverige



- Christer Larsson, SE
- Arkitekt
- Stadsbyggnadsdirektör Malmö stad
- Malmö, Sverige



- Helena Tallius Myhrman, SE
- Arkitekt
- Stadsarkitekt Gävle kommun
- Gävle, Sverige



- Dagur Eggertsson, NO
- Arkitekt
- Grundare av arkitektkontoret Rintala Eggertsson
- Oslo, Norge

De viktiga tiderna för tävlingen är följande:

190318 Tävlingen öppnar och alla tävlingstomter presenteras. Registrering och nerladdning av kompletta tävlingshandlingar startar.

Lanseringsevenemang, med föreläsningar och presentationer. Se European Sveriges hemsida.

190409 Tomtbesök med tomtrepresentanter (föranmälan krävs till info@european.se).

190614 Sista datum för tävlingsfrågor.

190628 Sista datum för svar på tävlingsfrågor.

190728 Sista dag för inlämning av tävlingsbidrag.

191202 Resultat och vinnare offentliggörs.



- Jenni Reuter, FI
- Arkitekt
- Professor Aalto-universitetet
- Helsingfors, Finland



- Mia Hägg, SE
- Arkitekt
- Grundare av arkitektkontoret Habiter Autrement
- Ticino, Schweiz



- Erik Wingquist, SE
- Arkitekt
- Programansvarig Arkitekturskolan KTH
- Stockholm, Sverige

RESERVER:

- Per Kraft, SE
- Arkitekt

- Grundare av arkitektkontoret 2BK
- Tidigare sekreterare för European Sverige
- Stockholm, Sverige

- Martin Berg, SE
- Arkitekt
- Grundare av Schuman Berg Arkitektkontor
- Vinnare E14 i Narvik, NO
- Stockholm, Sverige

REFERENSER

Om European-tävlingen

European Europa, här finns bland annat regler för tävlingen:

– <https://www.european-europe.eu>

European Sverige:

– <http://european.se>

Instagram konto för European Europe. Här finns många tidigare vinnare och exempel:

– https://www.instagram.com/european_europe/

Instagram konto för European Sverige:

– <https://www.instagram.com/europansweden/>

Om Visby

Region Gotland:

– <https://www.gotland.se/>

3d karta och drönarvy:

– <https://www.hitta.se/kar-tan!~57.63679,18.29664,16z/tr!i=eVNjOTQ6/tileLayer!l=3/droneview!id=13fed5ff-e2ac-4d3d-bb62-9ceb-3d4b2678!m=1>

Centrumområde öster:

– <https://www.gotland.se/98028>

Gotland Wikipedia:

– <https://sv.wikipedia.org/wiki/Gotland>

Visby Wikipedia:

– <https://sv.wikipedia.org/wiki/Visby>

Bilbegränsning innerstaden:

– <https://www.gotland.se/67773>

Historisk karta/nutid:

– <https://kartor.eniro.se/?c=57.635570,18.299747&z=15&l=historic&q=%22visby%22;geo>

– <https://www.gotland.se/88175>

Info om murens portar och torn:

– <http://www.tjelvar.se/>

Världsarv Visby:

– <http://worldheritagesweden.se/varldsarv-i-sverige/hansestaden-visby/>

Relevanta lagar och föreskrifter

Tillgänglighet:

– <https://www.boverket.se/sv/byggande/tillganglighet--bostadsutformning/tillganglighet/>

Buller:

– <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/regler-och-riktvar-den-for-buller/>

BBR, Boverkets byggregler, gällande:

– https://www.boverket.se/contentassets/a9a584aa-0e564c8998d079d752f6b76d/konsoliderad_bbr_2011-6.pdf

BBR på engelska:

(från 2016, ej den senaste versionen)

– <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/boverkets-building-regulations--mandatory-provisions-and-general-recommendations-bbr-23.pdf>

Ordlista Svenska - Engelska

– <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ordlista-glossary-pbl-och-pbf.pdf>

Mer om Europän

VILL NI VETA MER?



Besök vår hemsida:
www.europän.se

TA GÄRNA KONTAKT MED OSS:



Epost: info@europän.se

EUROPAN SVERIGE



**Svenska Europansekretariatet
drivs av:**

Carolina Wikström och Frida Öster
genom Asante Arkitektur & Design.
Sveriges Arkitekter är huvudman för
Europän 15.

asante
ARCHITECTURE & DESIGN

Sveriges Arkitekter