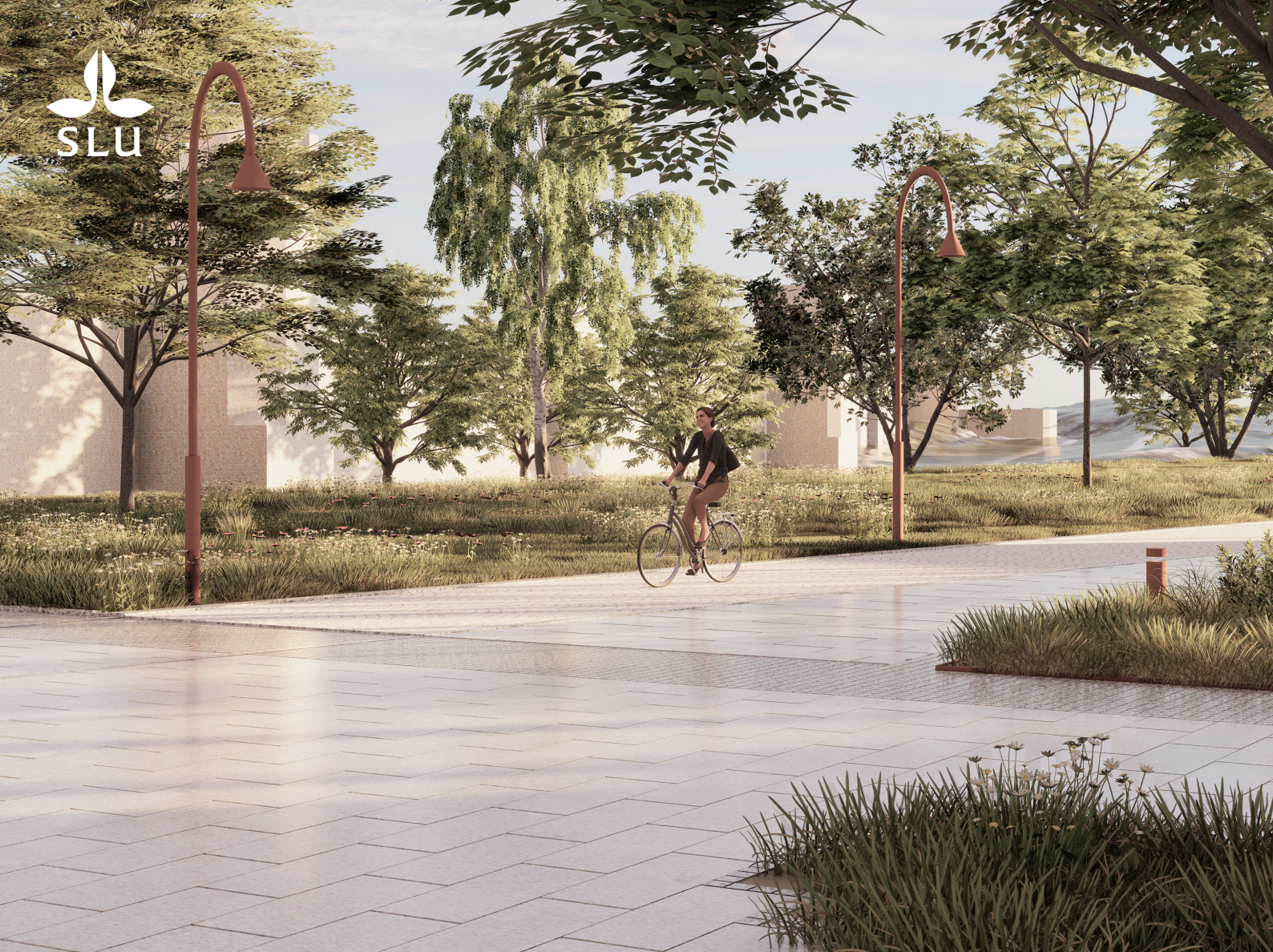




Nya Österport

Ett gestaltungs-förslag för Österport, Gotland

Vilma Widell

Självständigt arbete i landskapsarkitektur - 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala

Uppsala 2026

Nya Österport. Ett gestaltungsförslag för Österport, Gotland.

Österport of the future. A design proposal for Österport, Gotland.

© Vilma Widell

Handledare:	Malin Eriksson, SLU, Institutionen för stad och land
Bitr. handledare:	Maria Wisselgren, SLU, Institutionen för stad och land
Examinator:	Ulla Myhr, SLU, Institutionen för stad och land
Bitr. examiner:	Mattias Qviström, SLU, Institutionen för stad och land
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	Avancerad nivå, A2E
Kurstitel:	Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E - landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
Kurskod:	EX0860
Program/utbildning:	Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
Kursansvarig inst.:	Institutionen för stad och land
Utgivningsort:	Uppsala
Utgivningsår:	2026
Omslagsbild:	Bilden är skapad av Vilma Widell.
Upphovsrätt:	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd. Alla bilder är författarens egna om inget annat anges.
Originalformat:	Kappa: A4. Planscher: A1.
Elektronisk publicering:	https://stud.epsilon.slu.se
Nyckelord:	Landskapsarkitektur, kulturmiljö, grönstruktur, världsarv

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landskapsarkitektur

FÖRORD

"Gestaltning är inte någon storartad process. [...] Det är en ständig balansgång mellan å ena sidan lyhördhet och å andra sidan tilltro till egna krafter" - Jadwiga Krupinska (2016:42).

Att under hösten ha fått arbeta med Österport på Gotland har varit ett privilegium. Det finns ingen plats som Gotland. Ljuset, materialen, hantverket och växterna i dikeskanterna. Men också, världsarvet Hansestaden Visby, inom vilket projektets arbetsområde är beläget. Citatet av Jadwiga Krupinska (2016) sammanfattar min känsla inför arbetet väl. Att närma sig en plats med så mycket historia kräver såväl varsamhet som mod. Arbetet har handlat om att lyssna på platsens egen dialekt och samtidigt våga genomföra min egen vision. Den balansen har varit både utmanande och givande.

Tack till:

Malin Eriksson och Maria Wisselgren som har handlett och inspirerat mig genom hela arbetets gång. Region Gotland för att ni så generöst delade er kunskap om Österports framtid samt bistod med digitala underlag. Ulla Myhr och Mattias Qviström för värdefulla diskussioner och synpunkter i arbetets slutskede. Till sist, ett varmt tack till min älskade farmor och farfar för att ni alltid tar emot oss när vi vill komma till Gotland. Tack farmor för alla rundor vi har tagit tillsammans i trädgården. Det här arbetet hade aldrig ens påbörjats om det inte vore för dig.

SAMMANDRAG

Området utanför Österport, en av stadsportarna i Visby ringmur, utgör en viktig entré till världsarvet Hansestaden Visby. Platsen ligger i gränssnittet mellan Visbys medeltida stadskärna innanför ringmuren och ytterstadens mer öppna bebyggelsestruktur. I dagsläget präglas området av omfattande biltrafik, hårdgjorda ytor och otydliga rörelsestråk. Detta begränsar dess funktion som offentligt stadsrum och försvagar kopplingen mellan stadsrummet och det intilliggande grönområdet Östergravar.

I detta arbete föreslås en omgestaltning av ytan mellan Österport och Östercentrum med syfte att förbättra möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig genom området, vistas där och uppleva dess historiska lager. Genom att omprioritera de trafikala funktionerna i stadsrummet kan utrymme frigöras för gång- och cykelstråk samt vistelsemiljöer i anslutning till grönytor. För att ta tillvara platsens historiska lager utvecklas nya tillägg i dialog med dess karaktär och historiska sammanhang.

Arbetet har genomförts genom en icke-linjär gestaltningsprocess baserad på metoden analys genom syntes. Genom platsbesök, skissarbete och visuell analys av platsens dialekt har analys och gestaltning utvecklats parallellt i en iterativ process där olika rumsliga lösningar successivt har utvecklats till ett gestaltungsförslag.

Resultatet är ett gestaltungsförslag där delar av de ytor som idag domineras av trafikala funktioner omvandlas till grönytor, vistelsemiljöer samt gång- och cykelstråk. Parkeringsytor reduceras och rörelseflöden organiseras för att skapa bättre förutsättningar för vistelse och rörelse för oskyddade trafikanter. Samtidigt stärks kopplingen till Östergravar genom nya gröna samband och en tydligare rumslig struktur. Viktiga siktlinjer mot ringmuren och Österport bevaras för att säkerställa platsens kulturhistoriska läsbarhet. Genom att omfördela ytor och stärka grönstrukturen visar förslaget hur området kan utvecklas till ett mer sammanhängande och vistelseorienterat stadsrum samtidigt som platsens historiska karaktär tas tillvara.

ABSTRACT

The area outside Österport, one of the gates in Visby's medieval city wall, forms an important entrance to the World Heritage Site the Hanseatic Town of Visby. The site is located at the interface between Visby's medieval town centre within the city wall and the more open urban structure of the surrounding city. Today, the area is characterised by car traffic, paved surfaces and unclear movement patterns. As a result, the connection between the urban space and the adjacent green area Östergravar is weakened.

This project proposes a redesign of the area between Österport and Östercentrum with the aim of improving conditions for pedestrians and cyclists to move through the site, spend time there and experience its historical layers. By reprioritising traffic functions within the urban space, space can be made available for pedestrian and cycling routes as well as places to stay in connection with green areas. To engage with the site's historical layers, new interventions are developed in dialogue with its character and historical context.

The project was carried out through a non-linear design process based on the method analysis through synthesis. Through site visits, sketching, and visual analysis of the site's "dialect", analysis and design developed in parallel through an iterative process in which different spatial solutions gradually evolved into the final design proposal.

The proposal transforms parts of the area currently dominated by traffic functions into green spaces, pedestrian and cycling routes, as well as places to stay. Parking areas are reduced and movement flows reorganised to improve conditions for pedestrians and cyclists, while the connection to Östergravar is strengthened through new green links and a clearer spatial structure. Important sightlines towards the city wall and Österport are preserved to maintain the historical legibility of the site. By redistributing space and strengthening the green structure, the proposal demonstrates how the area can develop into a more coherent and stay-oriented urban space while preserving its historical character.

Innehåll

01. Introduktion

Österport - en introduktion.....	9
Framtidens Österport.....	10
Projektets syfte	12
Avgränsning	12

02. Metod

Kapitlets upplägg	14
Platsbesök	14
Gestaltning som icke-linjär process	14
Skissprocessen	15
Att formulera platsens dialekt	17

03. Förslaget

Kapitlets upplägg	21
Effektiv rörelse för oskyddade trafikanter.....	21
Vistelsevärden	23
Platsens historiska lager.....	24

04. Diskussion

Trafiknod i ny gestalt.....	27
Gång- och cykelstråk som bärande struktur.....	25
Kulturrehistorisk läsbarhet.....	27
Samtida tillägg och platsens dialekt.....	28
Platsbesök under lågsäsong.....	29
Hållbarhet.....	29
Etik.....	30
Avslutande reflektion.....	31

Referenslista.....	32
---------------------------	-----------

Figurförteckning.....	33
------------------------------	-----------

01

Introduktion



Figur 1. Österports nuvarande utformning där ytan för taxiangöring skymtas till höger.

Österport - en introduktion

Området utanför Österport ligger i direkt anslutning till Visby ringmur, som tillsammans med den medeltida stadskärnan upptogs på Unescos världsarvslista år 1995 (Region Gotland 2020). Världsarvsstatusen omfattar inte enbart den medeltida stadskärnan, utan även hur senare årsringar förhåller sig till och samspelar med det historiska arvet. Under 1900-talets början präglades stadsplaneringen av trädgårdsstadens ideal, vilket bland annat bidrog till att vallgravarna kring ringmuren bevarades som öppna landskapsrum och att ytterstaden uppfördes med relativt låg täthet (Region Gotland 2020).

Utanför Österport, en av stadsportarna i Visby ringmur, ligger ett av stadens mest använda offentliga rum (se figur 1). Platsen är belägen i gränssnittet mellan Visbys medeltida stadskärna innanför ringmuren och ytterstadens mer öppna bebyggelsestruktur. Här möts flera historiska lager: den medeltida staden med de bevarade vallgravarna Östergravar, bebyggelse från det tidiga 1900-talet närmast ringmuren samt centrumbebyggelse från mitten av 1900-talet i handelsområdet Östercentrum. Platsen har sedan början av 1900-talet fungerat som en trafiknod, om än i olika former. Under det tidiga 1900-talet trafikerades Visby av en järnväg,

med en station belägen vid Österport. När järnvägen utvecklades i mitten av 1900-talet omvandlades området till en knutpunkt för busstrafik och bilparkering. I dag präglas platsen av trafikala funktioner där kollektiv busstrafik, bil- och motorcykelparkering, taxiangöring och turistbussar samsas om utrymmet. Flera välanvända gång- och cykelstråk passerar dessutom platsen, vilket innebär att många människor rör sig där dagligen. Detta kan delvis förklaras av platsens läge mellan den medeltida stadskärnan och handelsområdet Östercentrum som är två viktiga målpunkter i staden (se figur 2).



Figur 2. Flygbild som visar dagens situation där stora ytor upptas av hårdgjorda ytor för parkeringsplatser och andra trafikfunktioner såsom taxi. Grafik av författaren. Ortofoto © Lantmäteriet, Min Karta.



Framtidens Österport

I dagsläget är ytan framför Österport hårdgjord och erbjuder få möjligheter till skugga och behagligt mikroklimat. En stor kvalitet vid Österport är dock närheten till det vidsträckta och böljande grönområdet Östergravar (se figur 3). Trots denna närhet är kopplingen i dagsläget delvis dold bakom hårdgjorda ytor med parkerade fordon. Det finns därför potential att genom gestaltning stärka den visuella relationen mellan stadsrummet utanför Österport och Östergravar, exempelvis genom att låta grönskan ta större plats i ytor som i dag domineras av hårdgjorda material. Att integrera mer grönska i stadsrummet kan också bidra till klimatanpassning samt stärka rekreativa och estetiska värden (Boverket 2019). Grönskan kan exempelvis reglera temperatur, förbättra luftkvaliteten samt skapa rum för återhämtning och social interaktion (Boverket 2019). Vid Österport innebär detta att mer grönska kan bidra till att skapa ett mer behagligt och vistelsevänligt stadsrum.

Längs med Visby ringmur sträcker sig ett befintligt gång- och cykelstråk som följer grönområdet som omger muren. I höjd med Österport avbryts dock den gröna kontinuiteten och cykelstråket passerar i stället förbi parkerade fordon. Denna situation belyser en mer generell fråga om hur gång- och cykelstråk kan utformas som gröna strukturer i staden. I urbana miljöer är genomfartsstråk för gång- och cykeltrafik ofta några av stadens mest tillgängliga och använda gröna rum (Eisenman & Horte 2020). Författarna betonar att dessa miljöer, eftersom de används av många människor i vardagen, är strategiskt viktiga platser för att tillföra grönska och därigenom stärka stadens ekologiska och sociala värden. För området runt Österport, med dess närhet till grönområdet Östergravar, har gång- och cykelstråket stor betydelse för upplevelsen av den kulturhistoriskt värdefulla ringmuren och de tillhörande vallgravarna. I projektet är ambitionen därför att utveckla gång- och cykelstråket till ett bärande element i stadsrummet, där rörelse och vistelse i anslutning till grönska samspelar med platsens kulturhistoriska värden.

I Gotlands översiktsplan pekas området kring Östercentrum ut som ett av Visbys prioriterade utvecklingsområden (Region Gotland 2025). Området bedöms ha potential att utvecklas till en nod för bland annat handel, kultur och bostäder. I samband med denna utveckling betonas vikten av att ta hänsyn till världsarvet och Visby ringmur. Ny bebyggelse ska anpassas i höjd och karaktär för att undvika negativ påverkan på läsbarheten av platsens historiska lager.



Figur 3. Den nuvarande utblicken mot grönområdet Östergravar sett från parkeringsytan.

Projektets syfte

I detta arbete föreslås en ny gestaltning av ytan utanför Österport. En central utgångspunkt är att Österport är en kulturhistoriskt viktig plats med stora flöden av oskyddade trafikanter. I dagsläget domineras dock platsen av trafikfunktioner såsom bil- och busstrafik, parkeringsplatser, taxiangöring samt turistbussar. Denna dominans, tillsammans med en hög andel hårdgjorda ytor och begränsad tillgång till grönska, begränsar möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig genom platsen, vistas där och uppleva dess historiska lager. Gestaltningen syftar därför till att förbättra dessa tre aspekter genom att omprioritera de trafikala funktionerna i stadsrummet. Därigenom kan utrymme frigöras för gång- och cykelstråk samt vistelsemiljöer i anslutning till grönytor. För att beakta upplevelsen av platsens historiska lager utvecklas nya tillägg i dialog med platsens karaktär och historiska sammanhang.

Projektet riktar sig till aktörer inom stadsutveckling i kulturhistoriskt värdefulla miljöer, såsom Region Gotland, landskapsarkitekter och stadsplanerare.

Avgränsning

Arbetet har avgränsats till området mellan Österport och Östercentrum i Visby för att projektet ska vara genomförbart inom arbetets tidsram. I gestaltningsförslaget har flera trafikala funktioner omprioriterats eller tagits bort från platsen för att skapa utrymme för gång- och cykeltrafik, vistelseytor och grönska. I projektet redovisas hur kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik kan organiseras inom arbetsområdet. Däremot behandlas inte i detalj hur funktioner såsom taxiangöring, turistbussar eller parkering ska utformas eller eventuellt omlokaliseras i staden. Dessa frågor berörs endast översiktligt och skulle i en fortsatt planeringsprocess behöva studeras i ett bredare planeringssammanhang. Arbetet är genomfört som ett akademiskt gestaltningsprojekt och utgör inte ett uppdrag från Region Gotland.

Kapitlets upplägg

I detta kapitel redogörs för tillämpningen av de metoder som använts i gestaltningsprocessen. I kapitlet redovisas även vissa delresultat från analyserna för att tydliggöra deras betydelse för gestaltungsarbetet.

Platsbesök

Gestaltungsarbetet inleddes med ett platsbesök under vecka 39. Syftet var att studera hur platsen används i dagsläget och identifiera vilka behov samt utvecklingsmöjligheter som kunde vara relevanta vid en framtida omgestaltning. Platsen besöktes vid upprepade tillfällen och under olika tider på dygnet, inklusive morgon, dag och kväll, för att få en bredare förståelse för rörelsemönster, vistelsekvaliteter och upplevelsen av platsens kulturhistoriska värden. Vid platsbesöket genomfördes även analyser som låg till grund för gestaltungsarbetet. Resultatet av dessa analyser presenteras i kapitel tre och omfattar den nuvarande trafiksituationen, platsens befintliga vistelsevärden samt platsens historiska lager i form av bebyggelse, landmärken och siktlinjer.

Gestaltning som icke-linjär process

Arbetet har genomförts som ett gestaltungsprojekt där analys och gestaltning har pågått parallellt och delvis överlappat varandra. Gestaltungsmetoden har varit icke-linjär i enlighet med Jadwiga Krupinskas (2016) metod *Analys genom syntes* som beskriver den arkitektoniska processen där problem förstås genom prövande av alternativa lösningar. Metoden valdes eftersom den lämpar sig väl för platsbaserade projekt där platsens specifika förutsättningar undersöks genom gestaltning och successivt leder fram till ett gestaltungsförslag. Projektet placerar sig därmed i en gestaltningstradition där analys och gestaltning förstås som ömsesidigt beroende processer snarare än separata faser. Idéer och lösningar har utvecklats och prövats genom skisser, både för hand och digitalt. Skisserna har fungerat som analysverktyg för att utforska möjliga utformningar.

Den icke-linjära gestaltungsprocessen enligt Krupinskas (2016) metod innebar återkommande omprioriteringar mellan olika dilemman. Detta blev särskilt tydligt i det här projektet, där platsen präglas av flera målkonflikter. En återkommande spänning i arbetet har varit hur platsens funktion som trafiknod kan förenas med ambitionen att tillföra mer grönska och skapa utrymme för vistelse. När ett problem bearbetades väckte det ofta nya frågor i andra delar av förslaget,

vilket gjorde att lösningarna sällan blev slutgiltiga utan i stället bidrog till en gradvis förskjutning av projektets fokus.

Skissprocessen

De första skisserna präglades av en inriktning på stora, sammanhängande grönytor. Olika utformningar prövades, bland annat idéer om att modulera terrängen ned mot Östergravar för att jämna ut nivåskillnaderna (se figur 4). Denna lösning bedömdes dock kunna påverka upplevelsen av platsens historiska koppling till Östergravar, eftersom gångvägen i sitt nuvarande läge har funnits där sedan åtminstone mitten av 1900-talet.



Figur 4. En av projektets första skisser där möjligheten att jämna ut nivåskillnaden mellan torget och Östergravar undersöktes. Förslaget bedömdes dock ha för stor påverkan på den historiska läsbarheten av kopplingen till Östergravar.

I nästa skede av skissprocessen riktades fokus mot torgytans form och övergången mellan den hårdgjorda ytan och de nya grönytorerna mot Östergravar. Arbetet kom att kretsa kring hur denna gräns kunde utformas för att stärka kopplingen till grönområdet och samtidigt skapa plats för vistelsytor på torget (se figur 5). Parallellt prövades olika lösningar för grönstrukturen och dess relation till busshållplatsen. I detta skede blev det tydligt att de trafikala funktionerna krävde mer hårdgjord yta längs Kung Magnus väg än vad de tidigare skisserna medgav. Samtidigt breddades passageytan mot Österport för att skapa bättre förutsättningar för vistelse.

Att formulera platsens dialekt

Som komplement till metoden *Analys genom syntes*, utvecklades även en projektanpassad metod som gick ut på att identifiera platsens "dialekt". Ambitionen var att finna ett verktyg för att synliggöra och formulera platsens identitet, särskilt sådana kvaliteter som inte alltid framträder genom mer traditionella analysmetoder. Metoden genomfördes som en visuell och rumslig analys baserad på fotografier som sammanställdes i bildkollage (se figur 7 och 8). Genom att studera återkommande motiv, materialitet, rumsliga samband och stämningar kondenserades observationerna till nyckelord som fick representera platsens dialekt. I projektet har begreppet "dialekt" fungerat som ett samlande ramverk för att identifiera, tolka och vidareutveckla Österports karaktär.

Med hänsyn till platsens läge inom Världsarvet Hansestaden Visby var det centralt att identifiera dess egen särprägel. I projektet beskrivs detta som platsens dialekt. Med dialekt avses här återkommande rumsliga och materiella byggstenar som präglar platsen. Begreppet används alltså för att beskriva platsens visuella uttryck och beståndsdelar. Dialekten kan därmed förstås som de konkreta drag genom vilka platsens lokala identitet blir synlig. För att synliggöra denna dialekt genomfördes en visuell analys baserad på fotografier från platsbesök och tidigare besök i Visby och på Gotland. Genom att strukturera fotografierna i kollage kunde material, strukturer och funktioner identifieras och sammanfattas i ett antal nyckelord (se figur 7). Dessa fungerade som ett analytiskt ramverk för gestaltungsbeslut och möjliggjorde en avvägning mellan vilka befintliga element som kunde förstärkas, vilka som behövde tonas ned och vilka kvaliteter som riskerade att gå förlorade. I det första bildkollaget sammanställdes bildmaterialet för att tydliggöra platsens befintliga utformning och därigenom skapa förståelse för dess funktion och uttryck (se figur 7). Nyckelorden beskriver således hur platsens dialekt tar sig uttryck idag snarare än hur platsen kan omgestaltas. Utifrån bildkollage 1, som visar Österports nuvarande dialekt (se figur 7), framträdde både kvaliteter att bevara och delar i behov av omarbeting. Trafiken ges idag ett oproportionerligt stort utrymme, samtidigt som relationen till grönskan i Östergravar är otydlig och kan stärkas. Samtidigt finns befintliga kvaliteter som bör tas tillvara. De låga örterna i Östergravar och smågatstenen passar exempelvis väl in i miljön och bör därför integreras vid en omgestaltning.



Figur 7. Bildkollage 1 för Österports nuvarande dialekt. Nyckelorden som formulerades utifrån bildmaterialet var smågatsten, asfalt, transportnod, trafikskyltar, kalksten, låga örter, många bilar på vackra platser, växtlighet tar platsen den får, svag koppling till Östergravar.

I nästa skede undersöktes hur samtida tillägg kunde formuleras inom ramen för platsens dialekt. I bildkollage 2 (se figur 8) sammanställdes referenser från andra delar av Visby innerstad samt från olika miljöer på Gotland och fungerar som inspirationsmaterial för möjliga kompletteringar. Detta material användes som en vägledande palett i beslut kring materialval och växtkaraktärer. Målsättningen var att de föreslagna tilläggen skulle upplevas som förankrade i sin kontext, där material och vegetation känns bekanta och samhöriga med platsens omgivning snarare än främmande inslag.



Figur 8. Bildkollage 2 för Österports nya dialekt med inspiration från Visby och Gotland. Nyckelorden som formulerades utifrån bildmaterialet var smågatsten, ängsväxter, levande material, kalk, grånat trä.

03

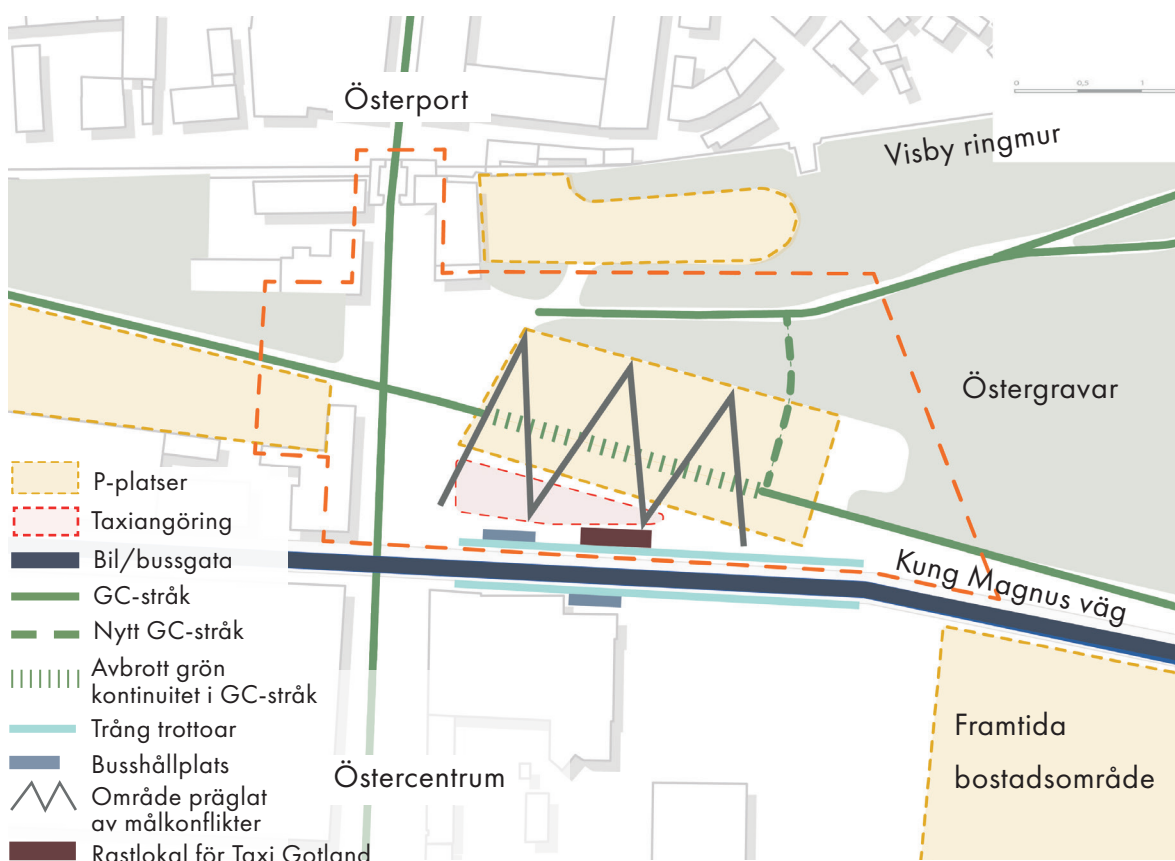
Förslaget

Kapitlets uppbygg

Detta kapitel är strukturerat utifrån de tre aspekter som formulerades i projektets syfte: att genom en omgestaltning av ytan utanför Österport förbättra möjligheterna för oskyddade trafikanter att röra sig effektivt genom platsen, vistas och uppleva dess historiska lager. För varje aspekt presenteras först en analys av den nuvarande situationen, följt av en redogörelse för hur gestaltungsforlaget svarar på de behov som analysen identifierar.

Förslaget redovisas i sin helhet på två planscher i format A1 och omfattar analysplaner, illustrationsplan, sektion samt perspektiv.

Effektiv rörelse för oskyddade trafikanter



Figur 9. Analyskarta över den nuvarande trafiksituationen vid Österport. Platsen präglas av flera trafikala funktioner som samsas om samma yta, vilket skapar målkonflikter mellan olika trafikslag. Grafik av författaren. Ursprungligt kartunderlag från © Region Gotland.

Analysen visar att ytan utanför Österport präglas av att flera olika trafikala funktioner samsas om samma utrymme (se figur 9). Utanför området passerar Kung Magnus väg, som trafikeras av både bil- och busstrafik. I höjd med Österport finns även ett hållplatsläge för Gotlands kollektivtrafik. Trottoarerna längs vägen är smala, vilket bidrar till att fotgängare känner sig

undanträngda av den omgivande trafiken. Mellan Kung Magnus väg och Visby ringmur finns ytor som idag upptas av bil- och motorcykelparkering, uppställningsplats för turistbussar samt angöringsplats för taxibilar med tillhörande rastlokaler. Genom samma område går även en gång- och cykelväg. Stråket följer ringmurens sträckning och passerar till stora delar genom grönområden. Vid Österport bryts dock denna gröna kontinuitet. Här leds gång- och cykelvägen istället genom en yta där bilar manövrerar in och ut från parkeringsplatser samt taxiangöringsplatsen. Situationen bidrar till en otydlig trafikmiljö för gående och cyklister samtidigt som stråkets gröna kontinuitet försvagas. Därtill begränsar parkerade fordon sikten mot ringmuren och ut mot Östergravar.

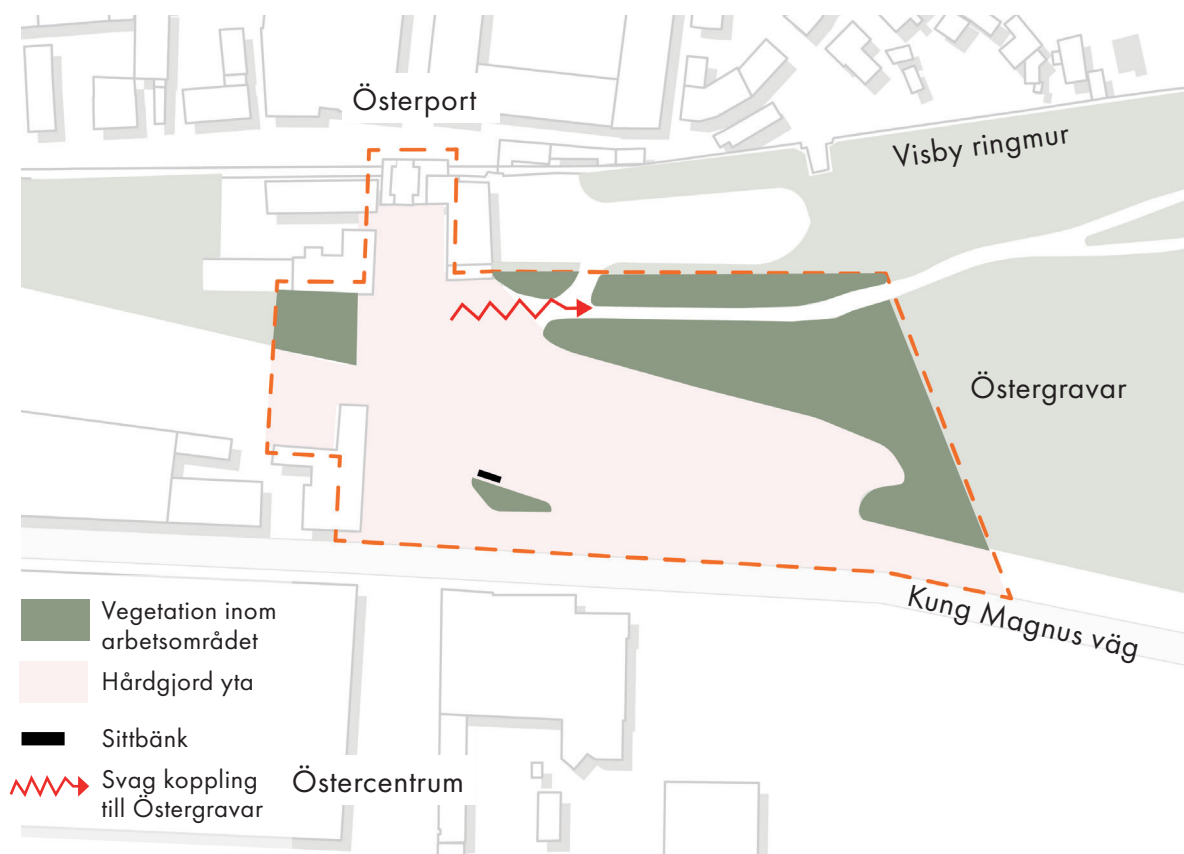
I gestaltningsförslaget omdisponeras funktionerna på ytan framför Österport med målet att ge gående och cyklister en tydligare prioritet i stadsrummet. Samtidigt behålls platsens roll som samlingspunkt för resor, vilket är en viktig del av dess identitet och en bidragande faktor till dess frekventa användning. Denna funktion ges därför fortsatt hög prioritet i den nya gestaltningen. En central förändring är att parkeringsplatserna inom arbetsområdet avlägsnas för att frigöra yta för gång- och cykelstråk, kollektivtrafik, vistelseytor och grönska samt för att förbättra siktlinjerna mot ringmuren och Östergravar. Fyra parkeringsplatser behålls dock, varav två är tillgänglighetsparkeringar. Dessa samlas i anslutning till befintlig parkering och placeras så att de inte påverkar torgytans rumsliga kvalitet.

Busshållplatsen vid Österport är en av Gotlands mest trafikerade och fungerar som en central bytespunkt för resenärer från andra delar av ön. Möjligheten att ta sig till och från Österport med kollektivtrafik bedöms därför vara avgörande även i framtiden, vilket innebär att kollektivtrafiken prioriterats i gestaltningsförslaget. I förslaget dimensioneras hållplatsen för att möjliggöra angöring för tre 12-metersbussar eller två 17-meters ledbussar samtidigt. Hållplatsen utrustas med en bussskur som placeras 3,5 meter från trottoarkanten, med ledstråk som tydligt leder fram till påstigningsplatsen. Kantstenen ges en höjd om 18 cm för att möjliggöra tillgänglig angöring. Perrongen kompletteras med trädplantering och bänkar för att skapa en mer vistelsevänlig miljö. I direkt anslutning till hållplatsen anordnas även cykelparkering för att underlätta kombinerade resor med cykel och kollektivtrafik.

Gång- och cykelstråken behåller i stort sett sina nuvarande sträckningar, med undantag för ett nytt gångstråk ned mot Östergravar (se figur 9). Stråket tillförs för att stärka kopplingen till grönområdet, särskilt med hänsyn till den planerade bostadsbebyggelsen i området. Gång-

och cykelstråket längs ringmuren ges i förslaget en egen bana och behöver därmed inte längre konkurrera med parkerade bilar och taxiangöring. Samtidigt förs grönska upp på torgytan för att stärka stråkets gröna kontinuitet (se figur 10).

Vistelsevärden



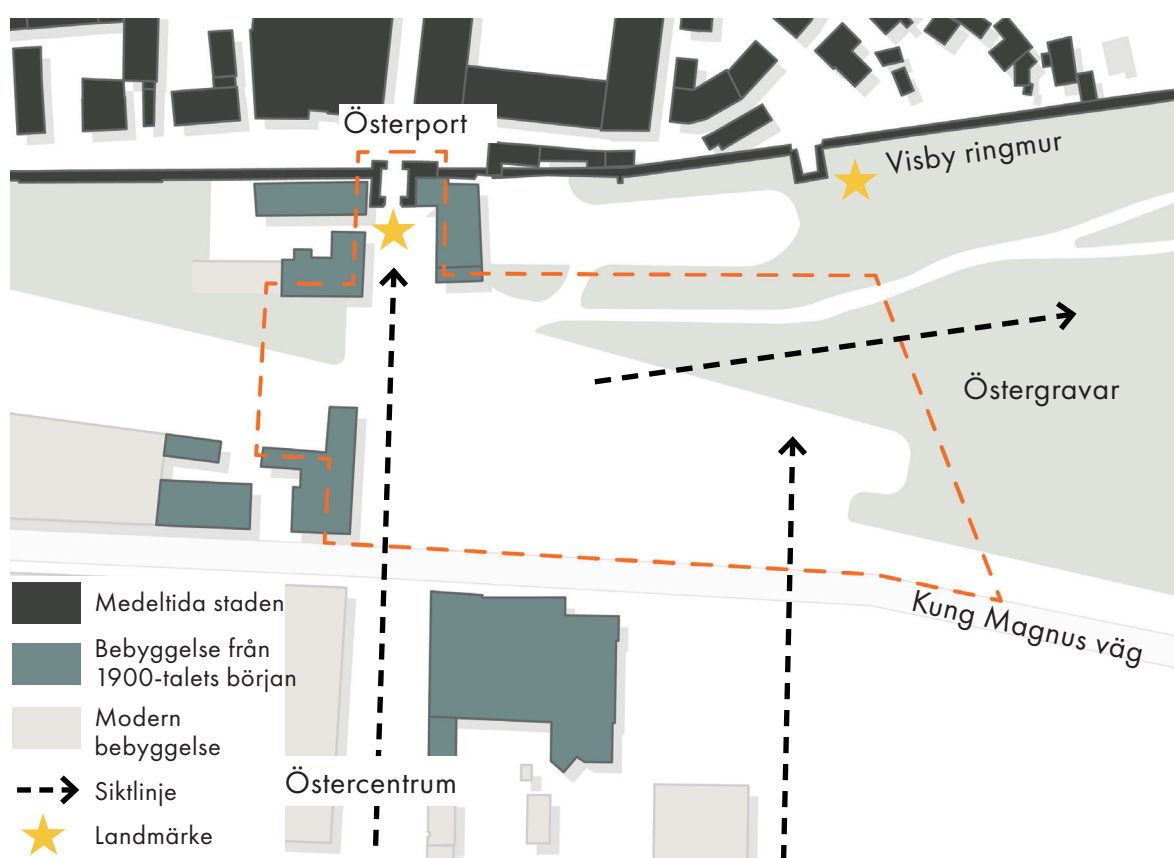
Figur 10. Analyskarta över de nuvarande vistelsevärdena vid Österport. Platsen präglas av stora hårdgjorda ytor, få sittplatser och begränsade inslag av vegetation, vilket påverkar möjligheterna till vistelse. Grafik av författaren. Ursprungligt kartunderlag från © Region Gotland.

Analysen av platsens nuvarande vistelsevärden visar att stora delar av ytan är hårdgjord och att tillgången till sittplatser är begränsad (se figur 10). Samtidigt är den visuella kopplingen mellan torgytan och grönområdet Östergravar svag, trots deras nära läge. Avsaknaden av vegetation innebär också att torget saknar lövskugga och svalare mikroklimat, vilket begränsar förutsättningarna för längre vistelse.

I gestaltungsförslaget stärks inslaget av grönska genom att delar av de tidigare hårdgjorda ytorna ersätts med planteringar. Grönstrukturen används för att rama in vistelsezoner, förstärka kopplingen till Östergravar och knyta an till gång- och cykelstråket. Inne på torget används

vegetation för att skapa ett bättre mikroklimat. Bland annat planteras korstörne 'Skyline', vars luftiga krona med skirt bladverk ger en mjuk lövskugga över torget under varma dagar. Därtill anläggs en ny ängsplantering som ansluter till grönskan i Östergravar. Ytan utformas som en förlängning av det befintliga grönområdet, vilket leder blicken vidare mot siktlinjen mot Östergravar. Växtvalet utgår därför i huvudsak från inhemska träd och perenner. Ett undantag är ornäsbjörk, som är en sort av den inhemska vårtbjörken. Arterna har valts för att samspela med Östergravars befintliga vegetationskaraktär.

Platsens historiska lager



Figur 11. Analytisk karta över platsens kulturhistoriska värden. Illustrationen visar platsens olika historiska lager, landmärken och viktiga siktlinjer. Grafik av författaren. Ursprungligt kartunderlag från © Region Gotland.

Vid Österport möts flera historiska lager i form av den medeltida staden med de bevarade vallgravarna Östergravar, bebyggelse från det tidiga 1900-talet närmast ringmuren samt centrumbebyggelse från mitten av 1900-talet i handelsområdet Östercentrum (se figur 11). Genom sitt läge inom världsarvet Hansestaden Visby bär platsen också kulturhistoriska värden. På platsen framträder Österport och ringmuren som två tydliga landmärken. Därtill finns två viktiga siktlinjer mot ringmuren, varav den mot Österport följer den medeltida infartsvägen till

staden. Dessa siktlinjer är centrala att beakta i gestaltningen. Utöver detta finns även en siktlinje ut mot Östergravar som idag är svagt framträdande, men som har potential att förstärkas genom gestaltningen.

I gestaltungsförslaget tas dessa kulturhistoriska samband tillvara genom att de viktigaste siktlinjerna bevaras och förstärks. Passagen mellan Österport och Östercentrum utformas som ett öppet och sammanhängande stadsrum där sikten mot ringmuren och Österport hålls fri från visuella hinder. På så sätt bibehålls läsbarheten av den historiska infarten till staden samtidigt som Österport fortsatt framträder som ett tydligt landmärke i stadsbilden. Den visuella kopplingen mot Östergravar stärks genom att grönskan från vallgravsområdet tillåts sträcka sig upp mot torget. Nya planteringar och öppna siktstråk leder blicken vidare mot grönområdet för att tydliggöra relationen mellan stadsrummet och det historiska landskapet utanför muren. Samtidigt utformas de nya tilläggen med en samtida gestaltning som tydligt skiljer sig från de historiska strukturerna. Genom att låta nytt och gammalt framträda sida vid sida stärks läsbarheten av platsens olika tidslager, samtidigt som stadsrummet utvecklas för att möta dagens behov.

04

Diskussion

Trafiknod i ny gestalt

Gestaltungsarbetet resulterade i en omstrukturering av platsens ytor med syftet att stärka möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig genom platsen, vistas där och uppleva dess historiska lager. Förslagets mest påtagliga förändring är omvandlingen av tidigare hårdgjorda och trafikdominerade ytor till grönytor, vistelsemiljöer samt stråk för gång- och cykeltrafik. Samtidigt har platsens funktion som trafiknod bevarats. Förslaget innebär därmed inte helt en ersättning av befintliga funktioner, utan en omprioritering och omorganisering av dem, där kollektivtrafik, gång och cykel ges större rumslig tyngd. Denna avvägning har varit central i projektet. Platsens roll som samlingspunkt för resor är en avgörande del av dess identitet och bidrar till dess frekventa användning. Att helt omvandla platsen till en annan typ av stadsrum hade riskerat att försvaga dess roll som nod i stadens rörelsesystem. Målet var istället att utveckla den befintliga strukturen för att ge den en tydligare och mer sammanhållen rumslig ordning.

Gång- och cykelstråk som bärande struktur

En viktig del i att förbättra rörelsen för oskyddade trafikanter genom stadsrummet utanför Österport var omgestaltningen av gång- och cykelvägarna. I linje med Eisenman och Hortes (2020) forskning har stråket förstått som en vardaglig rörelsestruktur och som ett av stadens mest frekvent använda gröna rum. Analysen visade att stråket längs ringmuren i stora delar erbjuder en sammanhängande rörelse genom grönska, men att denna kontinuitet bryts vid Österport. Förslaget syftar därför till att förstärka denna koppling genom att föra in vegetation på tidigare hårdgjorda ytor för att förstärka upplevelsen av ett sammanhängande grönt stråk. Resultatet synliggör de begränsningar som uppstår när flera funktioner behöver samsas inom en begränsad yta. Under processen prövades alternativ där cykelstråket drogs genom en större sammanhängande grönyta. Denna lösning visade sig dock svår att förena med bussperrongens placering, angöring och tillgänglighetskrav. Den slutliga utformningen kan därför förstås som en avvägning mellan en sammanhållen grönstruktur och behovet av tydliga samt välfungerande trafiklösningar. Det hade varit möjligt att prioritera en större sammanhängande grönyta, men inom projektets ramar valdes en lösning där grön närvaro integreras utan att försvåra platsens funktion som trafiknod.

Kulturhistorisk läsbarhet

Nya Österport har gestaltats med ambitionen att bevara läsbarheten av platsens kulturhistoriska värden. Särskild hänsyn har tagits till ringmuren som landmärke, viktiga siktlinjer samt platsens

historiska lager i utformningen av de nya tilläggen. Samtidigt har gestaltningen anpassats för att möta framtida behov inom stadsdelen, där ökad grönska för att skapa ett bättre mikroklimat var en central utgångspunkt.

I förslaget säkerställs siktlinjerna mot ringmuren genom att passagen mellan Österport och Östercentrum fortsatt utformas som ett öppet stadsrum. Den visuella kopplingen är betydelsefull för förståelsen av platsens historiska struktur samt relationen mellan ytterstaden och staden innanför muren. För att ge rummet en tydligare riktning har markbeläggningen bearbetats genom ett stråk av smågatsten som leder fram mot porten. Inom ramen för detta arbete har fokus legat på gestaltningens rumsliga konsekvenser, med särskild uppmärksamhet på hur ett välfungerande stadsrum kan förenas med bevarad sikt mot ringmuren och Österport. En mer fördjupad prövning av förslagets påverkan på kulturhistoriska värden hade kunnat tillföra ytterligare perspektiv, exempelvis genom dialog med berörda myndigheter och sakkunniga aktörer.

Samtida tillägg och platsens dialekt

Tilläggen i projektet har utformats med ambitionen att anknyta till det som kan beskrivas som platsens dialekt. Med detta avses de återkommande material, färgtoner och åldrandeprocesser som präglar Gotlands byggnadstradition och landskap. På ön dominerar kalkstenens ljusa och taktila karaktär, solblekt och grånat trä samt en vegetation som ständigt förändras i färg och uttryck över året. Dessa kvaliteter har varit vägledande i materialvalen. Trä och cortenstål har valts för deras förmåga att åldras synligt och utveckla patina över tid, vilket skapar en dynamik som samspelar med platsens föränderlighet. Granit har använts i markbeläggningar och möbler som en lokalt förankrad referens till det stenmaterial som återfinns i Visbys offentliga miljöer. Tilläggen är samtida i sin formgivning, vilket var ett medvetet ställningstagande. Avsikten har inte varit att imitera historiska strukturer eller skapa en illusion av kontinuitet bakåt i tiden, utan att låta de nya elementen framträda som en tydlig årsring i platsens utveckling. Genom att skilja nytt från gammalt stärks läsbarheten av den kulturhistoriska miljön, samtidigt som platsens pågående förändring synliggörs som en del av dess identitet.

Metoden innebär en tolkande analys av platsens rumsliga och materiella uttryck. Urvalet av fotografier, vilka detaljer som uppmärksammas och hur dessa tolkas har skett i nära relation till projektets syfte, där målet varit att utveckla stadsrummet med tydligare rumslig struktur, högre vistelsekvaliteter samt starkare kopplingar till kulturhistoriskt betydelsefulla landmärken och

siktlinjer. Eftersom metoden främst fokuserar på platsens rumsliga uttryck har andra dimensioner behandlats mer översiktligt. Exempelvis hade studier av hur olika grupper upplever och använder platsen kunnat bidra med ytterligare perspektiv på dess funktion och betydelse i vardagen. Inom ramen för detta arbete har sådana undersökningar inte varit möjliga att genomföra, men de hade sannolikt kunnat tillföra värdefulla insikter om olika användares behov och erfarenheter. Arbetet bygger därför i huvudsak på rumsliga bedömningar av hur struktur och utformning kan påverka rörelse och vistelse.

Begreppet platsens dialekt har behandlats som ett dynamiskt verktyg för att tolka och vidareutveckla platsens karaktär, snarare än som en fastslagen definition. Detta har möjliggjort ett arbetssätt där befintliga kvaliteter kunnat identifieras och förstärkas samtidigt som nya tillägg utformats. Platsens läge inom världsarvet har varit både inspirerande och utmanande och har inneburit ett ansvar att föreslå förändringar i en kulturhistoriskt känslig miljö. Med en utökad tidsram hade det varit värdefullt att genomföra fördjupade analyser av världsarvets känslighet samt föra dialog med sakkunniga aktörer, såsom antikvarier och representanter från länsstyrelsen.

Platsbesök under lågsäsong

Platsbesöken genomfördes i slutet av september, vilket ligger utanför högsäsongen för turism i Visby. Vid tidpunkten för besöken var platsen därför relativt glest befolkad jämfört med hur den ofta upplevs under sommarmånaderna. Detta har haft betydelse för hur platsen dokumenterats och representerats i arbetet. Fotografierna och perspektivbilderna återger en relativt stillsam situation och fångar därmed inte det folkliv som präglar platsen under turistsäsongen.

Hållbarhet

Gestaltningförslaget syftar till att prioritera oskyddade trafikanter, skapa förbättrade vistelsemiljöer i anslutning till grönska samt stärka upplevelsen av platsens kulturhistoriska värden. Förslaget har därför strävat efter att förena gröna värden och social hållbarhet med bevarandet av kulturhistoriska kvaliteter. I detta avseende kan arbetet relateras till FN:s globala mål 11.4 inom Agenda 2030, som syftar till att stärka insatserna för att skydda och bevara världens kultur- och naturarv (Svenska FN-förbundet, u.å.). Projektet bidrar genom att visa hur kulturhistoriska miljöer kan utvecklas och aktiveras utan att deras läsbarhet går förlorad. Hållbarheten ligger

därmed i balansen mellan kontinuitet och förändring, där nya behov integreras i befintliga strukturer snarare än ersätter dem.

Arbetet kan även relateras till delmål 11.2, som syftar till att säkerställa tillgång till säkra, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla (Svenska FN-förbundet, u.å.). Förslaget kan förstås som ett rumsligt bidrag till en sådan utveckling genom att ge busstrafiken tydligare utrymme och förbättra möjligheterna att kombinera kollektivtrafik med gång och cykel. Omfördelningen av ytor innebär att kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ges ökad prioritet, vilket på sikt kan bidra till ett minskat bilberoende. Projektets huvudsakliga bidrag ligger därmed i att skapa fysiska förutsättningar för en sådan omställning, även om genomförandet i praktiken är beroende av övergripande beslut kring trafikplanering och linjenätets utformning.

En central del av arbetet har varit att utveckla en sammanhållen grönstruktur för området utanför Österport. Inspirationen har hämtats från Östergravar och andra delar av Gotlands landskap, med ambitionen att knyta an till platsens befintliga vegetationskaraktär. De föreslagna trädarterna har valts med hänsyn till ståndortens förutsättningar samt arternas habitus. På torgets hårdgjorda ytor används arter som bedöms vara lämpliga för stadsmiljö med god tolerans mot värme, torka och vägsalt. Träden som placeras på ytan med nya ängsplanteringar tål samma ståndort, men är inhemska för att bättre samspela med grönområdet Östergravar. Undantaget är ornäsbjörken, som är en sort av den inhemska vårtbjörken. Perennerna planteras i mixplanteringar som utgörs av inhemska arter. Växtförslagen skulle med fördel kunna vidareutvecklas i samråd med en ekolog med särskild kunskap om Gotlands förutsättningar, för att säkerställa långsiktig hållbarhet och stärka områdets ekologiska samband.

Etik

Vad gäller projektets etiska dimensioner är det relevant att tydliggöra att arbetet har genomförts inom ramen för ett examensarbete, vilket har inneburit en större grad av gestaltningsmässig frihet. I en faktisk gestaltningsprocess hade förslaget behövt förhålla sig till politiska beslut, ekonomiska ramar samt de riktlinjer som följer av platsens världsarvsstatus. Dessa förutsättningar har inte prövats i detalj i detta arbete, vilket innebär att delar av förslaget sannolikt skulle behöva anpassas i en vidare process. Denna frihet har dock möjliggjort ett mer undersökande och konceptuellt arbetssätt. Ambitionen har varit att bidra med idéer kring hur Österport kan utvecklas som stadsrum med respekt för världsarvets värden, utan att i ett tidigt skede begränsas

av samtliga formella ramar. De bedömningar som gjorts har baserats på rumsliga avvägningar utifrån mina kunskaper som landskapsarkitektstudent.

En ytterligare etisk aspekt rör frågan om medborgarinflytande i planeringsprocessen. En central del av svensk stadsplanering är den demokratiska möjligheten för berörda aktörer att lämna synpunkter genom samråd i samband med detaljplaneprocessen. Detta regleras i Plan- och bygglagen där det framgår att bland annat länsstyrelsen, kända sakägare och boende ska ges tillfälle att delta i samråd (Boverket 2023). I detta examensarbete har någon sådan process inte genomförts eller studerats, vilket innebär att förslaget inte har prövats mot lokala erfarenheter, värderingar eller behov. I en fortsatt utveckling skulle dialog med boende och andra berörda aktörer vara avgörande för att säkerställa projektets sociala förankring och legitimitet.

Avslutande reflektion

Detta arbete visar hur en komplex och målkonfliktspräglad plats kan bearbetas genom gestaltning för att skapa bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter att kunna röra sig, vistas och uppleva Österports kulturhistoriska värden. Genom att arbeta med grönstruktur som ett strukturerande element visar projektet hur rumslig tydlighet, förbättrade stråk och ökade vistelsekvaliteter kan stärkas inom ramen för en kulturhistoriskt känslig miljö. Resultatet synliggör hur avvägningar mellan trafik, grönska och kulturmiljöhänsyn kan hanteras genom rumslig omstrukturering, där nya tillägg utformas i dialog med platsens karaktär och historiska sammanhang.

Metodmässigt bidrar projektet genom att kombinera Jadwiga Krupinskas (2016) metod *Analys genom syntes* med en projektanpassad metod för att formulera platsens dialekt. Arbetet visar hur en medveten tolkning av platsens materiella och rumsliga karaktär kan fungera som ett praktiskt stöd i gestaltningsprocessen, särskilt i sammanhang där historiska värden och samtida behov behöver balanseras. Förhållningssättet kan vara relevant i andra stadsutvecklingsprojekt där komplexa målkonflikter präglar arbetet och förändring behöver ske med respekt för befintliga strukturer.

REFERENSLISTA

Boverket (2019). *Hälsa, estetik och sociala relationer*.

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/ekosystemtjanster/praktiken/estetik/> [2025-12-06]

Boverket (2023). *Samråd*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/detaljplan/detaljplanprocessen/samrad/> [2026-02-04]

Eisenman, T. & Horte, O. (2020). Urban Greenways: A Systematic Review and Typology. *Land*. 9(2), doi:10.3390/land9020040

Krupinska, J. (2016). *Att skapa det tänkta: en bok för arkitekturintresserade*. 1 uppl., Studentlitteratur.

Region Gotland (2020). *Strategi och handlingsplan för världsarvet Hansestaden Visby 2020-2030*. Region Gotland. https://gotland.se/download/18.77d939c18afea4fb-1265fa/1697016340530/RG_190%20Världsarvsstrategi%20%5BWEBB%5D%20v1.pdf [2025-10-10]

Region Gotland (2025). *Översiktsplan vårt Gotland 2040*. Region Gotland. https://gotland.se/download/18.67732e0e1967ca679ae78dc/1747222872905/%C3%96versiktsplan%20V%C3%A5rt%20Gotland%202040%20Laga%20kraft_Layoutad.pdf [2025-10-02]

Svenska FN-förbundet (u.å.). *Globala mål för hållbar utveckling*.

<https://fn.se/globala-malen-for-hallbar-utveckling/> [2026-01-28]

FIGURFÖRTECKNING

Alla illustrationer är gjorda av Vilma Widell. Ursprungliga underlag i form av DWG-fil och 3D-modell från © Region Gotland

Figur 1. Fotografi av Vilma Widell (2025).

Figur 2. Grafik av Vilma Widell. Ursprungligt kartunderlag från © Lantmäteriet (2026).

Figur 3. Fotografi av Vilma Widell (2025).

Figur 4. Skiss av Vilma Widell (2025).

Figur 5. Skiss av Vilma Widell (2025).

Figur 6. Skiss av Vilma Widell (2025)

Figur 7. Fotografier av Vilma Widell (2025)

Figur 8. Fotografier av Vilma Widell (2025)

Figur 9. Grafik av Vilma Widell. Ursprungligt kartunderlag från © Region Gotland (2025)

Figur 10. Grafik av Vilma Widell. Ursprungligt kartunderlag från © Region Gotland (2025)

Figur 11. Grafik av Vilma Widell. Ursprungligt kartunderlag från © Region Gotland (2025)

PUBLICERING OCH ARKIVERING

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>

☒ JA, jag, Vilma Widell har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

☐ NEJ, jag ger inte min/vår tillåtelse till att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.



Nya Österport

Vy 1. Perspektiv mot Östergravar. Grönskan lyfts upp på torget och skapar tydligare koppling till det större grönområdet. Cykelvägen passerar i direkt anslutning till grönskan. © Ursprungligt underlag för 3D-modell från Region Gotland

I BAKGRUND

Österport - en del av världsarvet

Utanför Österport, en av stadsportarna i Visby ringmur, ligger ett av stadens mest använda offentliga rum. Här sammanstrålar kollektivtrafik, gång- och cykelstråk samt handel i det intilliggande Östercentrum. Platsen fungerar som en central knutpunkt i vardagen och nyttjas av såväl bofasta gotlänningar som besökare.

Platsen är belägen i gränssnittet mellan Visbys medeltida stadskärna och stadsdelarna utanför ringmuren. Här förändras stadens skala och struktur påtagligt när den täta och organiskt framvuxna medeltida staden möter den rationellt storskaliga bebyggelsen från 1950 till 1970-talet. Denna övergång mellan olika tidsepoker utgör en unik karaktär och är därför skyddad som en del av världsarvet Hansestaden Visby. Samspelet mellan historia och modern tid är en viktig del av stadens kulturhistoriska värde. Av den anledningen har senare tillägg anpassats med omsorg om platsens sammanhang.

En viktig del av denna anpassning är att de medeltida vallgravarna har bevarats. Idag bildar de ett sammanhängande grönområde som kallas för Östergravar, med både rekreativa värden och tydliga utblickar mot muren. Grönområdet är en stark rumslig kvalitet i stadsrummet utanför Österport, en slags grön närvaro som förstärker läsbarheten av stadens historia. Trots närheten till

Östergravar är kopplingen mellan stadsrummet och grönområdet svag. Ytorna närmast porten domineras i dag av trafikfunktioner och parkeringsytor, vilket gör att platsen upplevs splittrad och svårorienterad, särskilt för gående och cyklister.

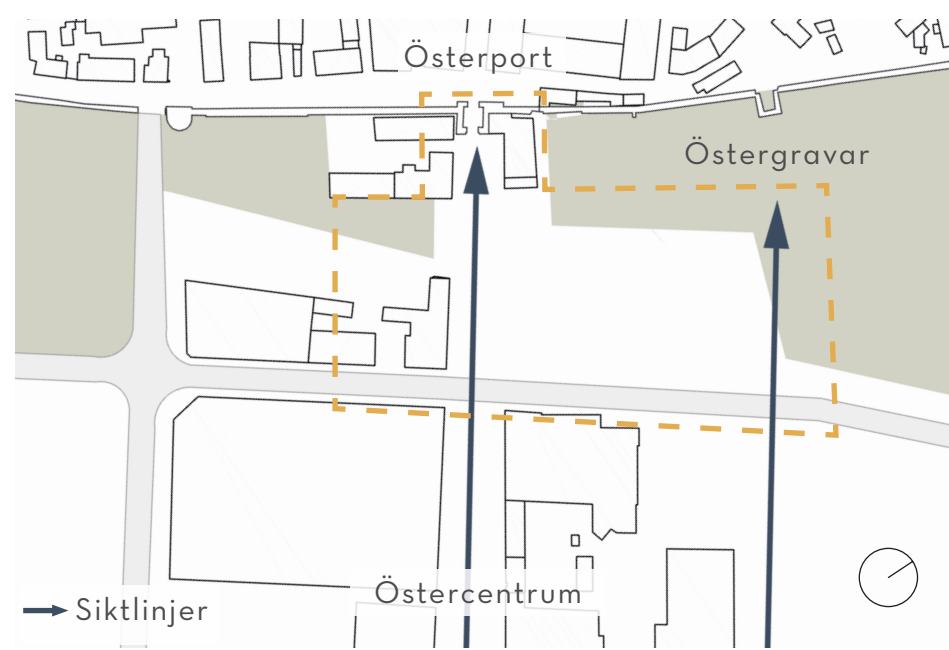
Platsens potential

Region Gotland har inlett ett arbete med ett nytt planprogram för området kring Östercentrum, där Österport lyfts fram som en strategiskt viktig punkt i stadens fortsatta utveckling. Här finns möjlighet att skapa ett mer sammanhållet stadsrum som fungerar som en nod för kollektivtrafik, gång och cykel, men också som en plats för vistelse. Genom att tillföra mer grönska och rum för möten kan torget stärka kopplingen till Östergravar samt omvandlas till en mer levande del av stadens vardag där gång- och cykeltrafik prioriteras.

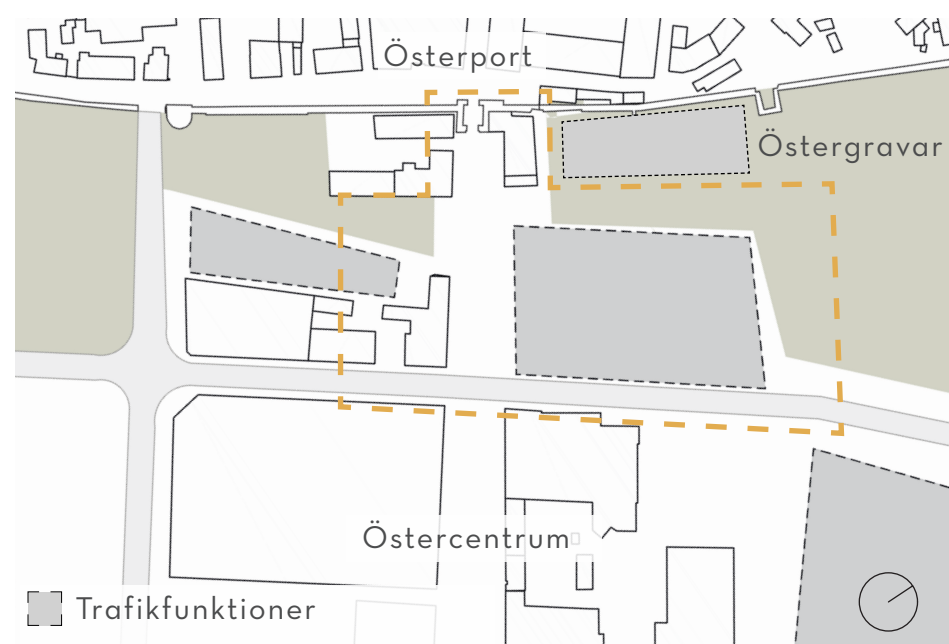


Vy 2. Perspektiv mot Österport. I förslaget renodlas ytan framför porten för att förbättra rörelseflöden för gående och cyklister. Markmaterialet och en trädrad förstärker axialiteten. © Ursprungligt underlag för 3D-modell från Region Gotland

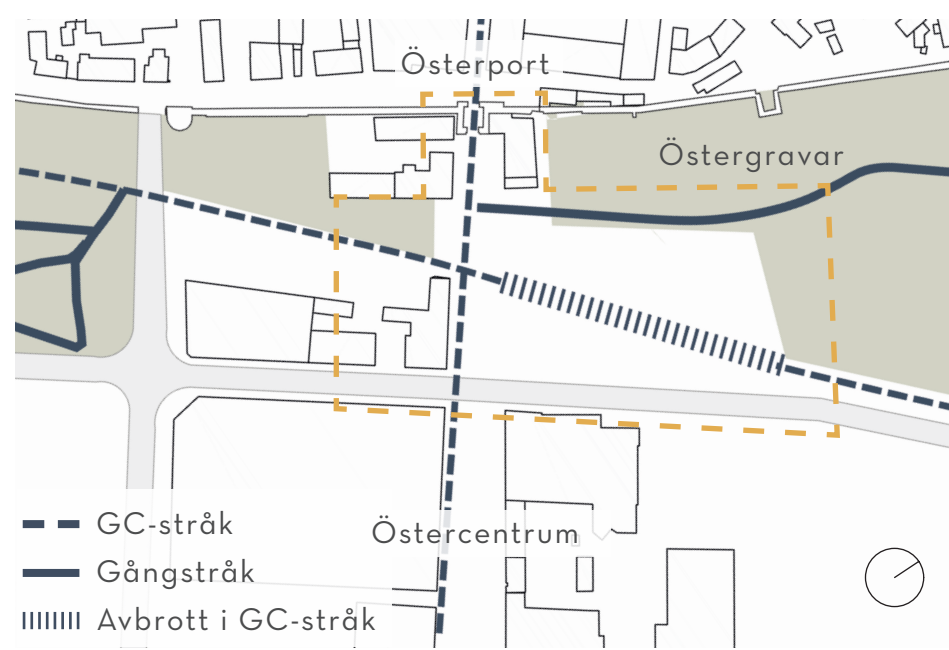
I PRINCIPER



Axialitet och landmärken: Två centrala siktlinjer mot Österport och Visby ringmur ska bevaras. De följer historiska infartsvägar till staden och är viktiga för upplevelsen av platsens axialitet. Skymmande objekt ska därför undvikas för att säkerställa fri sikt mot dessa kulturhistoriska landmärken.



Dagens Österport: Stora delar av platsen tas i anspråk av olika trafikfunktioner. Gående och cyklister får i dag anpassa sig till bil- och motorcykelparkering, turistbussar och taxiangöring. Förslaget omfördelar ytorna för att skapa tydligare och mer sammanhängande rörelsemönster, där platsens rumsliga kvaliteter ges större utrymme.



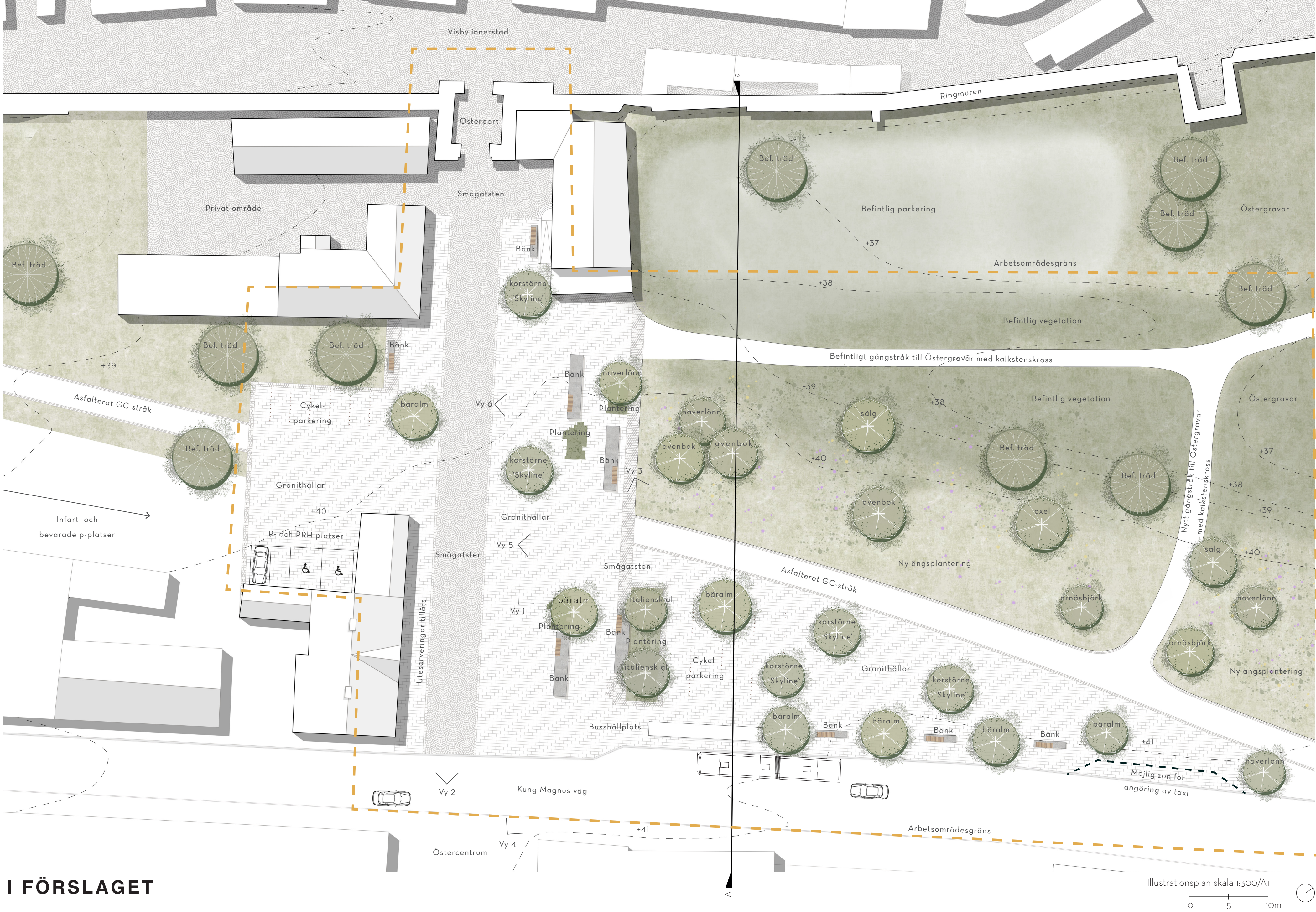
Gång- och cykelstråket: Ett befintligt gång- och cykelstråk löper genom grönskan längs stora delar av Visby ringmur. Idag bryts stråket av parkeringsytor, vilket försvagar både framkomligheten och den gröna kontinuiteten. Förslaget ska möjliggöra för sammanhängande rörelse genom grönska.



Framtidens Österport: Ytorna omdisponeras för att skapa ett mer vistelsevänligt stadsrum utformat med hänsyn till kulturarvet. Gående och cyklister ges större utrymme, medan trafikfunktioner underordnas platsens rumsliga helhet. Ett sammanhängande grönstråk och ökad grönska stärker kopplingen till omgivande parkmiljöer och bidrar till ett bättre mikroklimat.



Vy 3. Perspektiv mot cykelparkeringen vid busshållplatsen. © Ursprungligt underlag för 3D-modell från Region Gotland



I FÖRSLAGET

Rumslig strategi

Förslaget omvandlar den trafikpräglade ytan vid Österport till ett mer sammanhållet stadsrum. Här skapas förutsättningar för att rörelse, grönska och siktlinjer ska kunna knyta samman den medeltida staden med landskapet i Östergravar.

Riktningen mot stadsporten förstärks och torget öppnas upp mot ringmuren. Grönskan förs in över platsen och bildar en naturlig övergång mellan stad och park. Ytan närmast porten hålls öppen och flexibel, medan en zon för vistelse anläggs i torgets kant.

Gestaltningen tar avstamp i världsarvets krav på varsamhet och långsiktighet. Nya funktioner integreras med respekt för platsens historia, så att Österport stärks som entré och mötesplats.

Platsen utvecklas samtidigt som en tydlig knutpunkt för kollektivtrafik, gång och cykel. Hållplatsen vävs in i stadsrummet utan att dominera och byten mellan färdssätt ges direkta samt överblickbara kopplingar.

Genom att prioritera gång- och cykeltrafik skapas generösa rörelseytor och en bättre orienterbarhet. Det ger torget möjlighet att fungera både som passage och för vistelse, med belysning som markerar stråk och bidrar till trygghet även kvällstid.

Materialpalett

Materialpaletten tar avstamp i platsens dialekt, det vill säga återkommande material, färgtoner och åldrandeprocesser som präglar Gotlands landskap. Torgets mark gestaltas i granit där återbrukat smågatsten läggs i ett riktat stråk som förstärker rummets struktur, medan granithållar vid vistelseytorna skapar en tydlig övergång mellan passage och uppehåll. Stråket av smågatsten kompletteras också med delar i flammad granit för ökad tillgänglighet.

Trä och cortenstål används i möbler och avgränsningar och tillåts att åldras naturligt över tid. Träets grånande ytor och cortenstålets varma toner samspelar med kalkstensens ljusa karaktär, murens tyngd och den omgivande vegetationen.

Tilläggen är samtida i sin form och utgör en medvetet avläsbar årsring i platsens utveckling. En begränsad och konsekvent materialpalett ger torget ett lugnt och robust uttryck, där nytt och gammalt samverkar utan att försöka efterlikna varandra.



Växtmaterial

Växtgestaltningen är inspirerad av landskapskaraktären som återfinns i Östergravar och Gotlands öppna kulturmarker med ängsväxter. Träd används för att definiera rumsliga sekvenser och skapa mikroklimat, medan perenner och gräs bygger upp mjukare övergångar mellan hårdgjorda ytor och gångstråken i Östergravar.

De föreslagna träarterna har valts med hänsyn till ståndortens förutsättningar samt arternas habitus. På torgets hårdgjorda ytor används haverlönn, italiensk al, bäralm och korstörne 'Skyline'. Dessa bedöms vara lämpliga för stadsmiljö med god tolerans mot värme, torka och vägsalt. Naverlönn och bäralm har bredare kronor som bidrar med volym i stadsrummet, medan italiensk al och korstörne 'Skyline' har ett mer upprätt habitus. Kronan hos korstörne 'Skyline' är luftig med ett skirt bladverk som skänker mjuk lövsugga till torget under varma dagar. Träden som placeras på ytan med nya ängsplanteringar tål samma ståndort men är inhemska för att bättre samspela med grönområdet Östergravar. Undantaget är ornåsbjörken, som är en sort av den inhemska värtbjörken. Perennerna planteras i mixplanteringar där gräsen grusslok och fjädergräs utgör basen och kompletteras med blommande inhemska arter med förekomst på Gotland. De blommande perennerna går i färgerna vitt, gult, violett och rosa. Variation i blomformer, såsom klockformade blommor hos liten blålocka och flockblommiga blomställningar hos rörlika, bidrar till att locka olika arter av pollinatörer.

Artlista

Träd:

Acer campestre f.k UPPSALA E, haverlönn
Alnus cordata, italiensk al
Betula pendula 'Dalecarlica' E, ornåsbjörk
Carpinus betulus f.k CARIN E, ävenbok
Celtis occidentalis, bäralm
Gleditsia triacanthos 'Skyline', korstörne
Salix caprea, sälg

Perenner:

Achillea millefolium, rörlika
Campanula rotundifolia, liten blålocka
Cota tinctoria, färgkulla
Crambe maritima, strandkål
Eryngium maritimum, martorn
Knautia arvensis, åkervädd
Linaria vulgaris, gulsporre
Melica ciliata, grusslok
Reseda lutea, gulreseda
Solidago virgaurea, gullris
Stipa pennata, fjädergräs
Veronica longifolia, strandveronica
Viscaria vulgaris, tjärblomster



Vy 5. Perspektiv som illustrerar hur belysning används för att skapa trygghet nattetid. Belysningen utformas i corten.
© Ursprungligt underlag för 3D-modell från Region Gotland



Vy 6. Perspektiv som visar vistelsezonen mot Östergravar. Bänkarna i granit erbjuder platser med ryggstöd med utblickar både mot grönskan och torget.
© Ursprungligt underlag för 3D-modell från Region Gotland

