

# Startpromemoria för Kastanjen 9 m.fl.

Fastställd av Regionstyrelsen

Framtagen av projektledare

Datum 2026-06-10

Datum 2026-05-08

Ärendenr RS 2025/1006

Version [1.0]

## Startpromemoria för Kastanjen 9 m.fl.

### Innehåll

<b>1. Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Bakgrund .....</b>	<b>3</b>
2.1 Syfte.....	3
2.2 Effektmål .....	3
2.3 Projekt mål .....	3
<b>3. Utredningsbehov .....</b>	<b>4</b>
3.1 Projektbeskrivning .....	4
3.2 Kopplingar till andra projekt och avgränsningar .....	4
3.3 Utredningsområde .....	5
<b>4. Planeringsförutsättningar och resultat .....</b>	<b>5</b>
4.1 Översiktsplan .....	5
4.2 Gällande detaljplaner .....	7
4.3 Grönplan.....	8
4.4 Trafik och parkering.....	9
4.4.1 Regional cykelplan 2025 - 2035.....	11
4.4.2 Cykelplan Visby 2015 - 2025 .....	11
4.5 Renhållning .....	12
4.6 Stadsbyggnad och kulturmiljö .....	12
4.7 Natur och miljöfrågor .....	12
4.8 Infrastruktur och ledningar .....	13
4.9 Vatten och avlopp.....	13
4.10 Byrumsgatan .....	14
4.11 Visborgsgatan.....	15
4.12 Magasinsgatan.....	15
4.13 Sören Norrbysgatan .....	15
<b>5. Ekonomi .....</b>	<b>15</b>
<b>6. Risker.....</b>	<b>17</b>
<b>7. Genomförande .....</b>	<b>17</b>
7.1 Behov av personella resurser .....	17
7.2.1 Exploateringsprojekt.....	18
7.2.2 Detaljplan.....	18

7.2.3 Utbyggnad allmän plats .....	18
7.2.3 Drift .....	18
<b>8. Bedömning.....</b>	<b>18</b>

## 1. Sammanfattning

Fastighetsägaren till Visby Kastanjen 5-9 ansökte år 2018 om planbesked med syfte att initiera en detaljplaneprocess för att möjliggöra för bostadsbebyggelse inom berörda fastigheter. Inom fastigheterna bedrivs idag en lättare industriverksamhet i kombination med en järnaffär. Fastigheterna ligger centralt i Visby och den nuvarande strukturen bedöms inte vara av stadsmässig karaktär. En omlokalisering av industriverksamheten till förmån för bostäder skulle följa intentionerna i översiktsplanen och tillskapa boendemöjligheter i ett attraktivt läge, med närhet till service, kommunikationer och arbetsplatser. Detaljplaneområdet är anslutet till befintlig infrastruktur så som gator och VA. Tänkt exploatering medför dock ett behov av att rusta upp och förnya allmänna anläggningar i anslutning till kvarteret för att svara upp mot den tillkommande bebyggelsen.

Förutom ett för platsen mer ändamålsenligt utnyttjande av marken och ökad stadsmässighet skapar ett genomförande enligt föreslagen inriktning även en stärkt infrastruktur och ökad trafiksäkerhet runt hela kvarteret och dess närområde. I linje med beslutade styrdokument ligger fokus på att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik. Efter övervägningar inom förstudiearbetet och efterföljande inriktningsbeslut från Styrgrupp exploatering har Byrumsgatan bedömts kräva särskild insats för att uppnå önskad standard. Denna inriktning medför ett behov av att ta mark i anspråk på exploatörens fastighet samt intilliggande fastighet Visby Häggen 6, för att facillitera ett bredare gaturum.

## 2. Bakgrund

Under september 2018 beslutade dåvarande Byggnadsnämnden vid Region Gotland om positivt planbesked för bostadsbebyggelse avseende de privatägda fastigheterna Gotland Visby Kastanjen 5, 6, 7 och 9, BN § 182 2018-09-12. Den 17 december 2024 initierade planmyndigheten vid Region Gotland detaljplanearbetet, MBN 2019/1748.

Exploateringsgruppen vid Region Gotland beslutade den 3 mars 2025 att initiera en förstudie med syftet att utreda förutsättningarna för att samordna detaljplanearbetet och ett genomförande avseende allmänna anläggningar som ett exploateringsprojekt.

### 2.1 Syfte

Syftet med förstudien är att utreda behov av investeringar och utbyggnad av allmän plats och allmänna anläggningar inom och angränsande planområdet avseende Kastanjen 9 med flera. Godkänd förstudie i Regionstyrelsen genererar ett Start-PM om att samordna detaljplanearbetet och efterföljande infrastruktursprojekt som ett exploateringsprojekt.

### 2.2 Effektmål

Nyttan med projektet är att med stöd av reglerna om exploateringsbidrag, medfinansieringsersättning och gatukostnad helt eller delvis finansiera kostnaden för anpassning och utbyggnad av allmänna anläggningar som Region Gotland äger eller ska äga efter detaljplanens genomförande. Vidare är en långsiktig nytta att den angränsande infrastrukturen anpassas för den tillkommande bostadsbebyggelsen och därtill bidrar till stadsmässighet och en långsiktigt strategisk samhällsbyggnad.

### 2.3 Projekt mål

- Att utreda behov av investeringar i allmänna anläggningar och allmän plats angränsande planområdet.
- Klargöra vad som behöver regleras mellan Region Gotland och byggherren i ett framtida exploateringsavtal som ska tecknas inför planens antagande.
- Att detaljplan och infrastrukturprojekt samordnas som ett exploateringsprojekt som beslutas av Regionstyrelsen.

### 3. Utredningsbehov

Inför ett framtida genomförande av en ny eller ändrad detaljplan behöver en översyn göras avseende behov av förnyelse och anpassning för den angränsande allmänna platsmarken och där tillhörande allmänna anläggningar. Om det föreligger behov av investeringar i allmänna anläggningar behöver detta samordnas som ett exploateringsprojekt av Region Gotland. Förstudien avser resultera i ett start-PM som belyser de ekonomiska, tekniska och planeringsmässiga förutsättningarna för området.

#### 3.1 Projektbeskrivning

Berörda fastigheter omfattas av gällande detaljplan, 09-VIS-441, med kommunalt huvudmannaskap. Området försörjs av befintlig infrastruktur avseende allmänna anläggningar som gator och VA vilka ägs och drifas av Region Gotland så som huvudman.

Inom ramen för förstudien har primärt VA- och avfallsavdelningen och Park- och trafikavdelningen hörts avseende behov om förnyelse eller anpassning av allmänna anläggningar angränsande planområdet. Byggherren har inkommit med ett förslag om en tillkommande gata inom planområdet. Efter interna diskussioner med Park- och trafikavdelningen är den nu gällande inriktningen att gatan i fråga föreslås utgöra en kvartersgata och därmed inte omfattas av kommunalt huvudmannaskap. Detta med hänvisning till att den bedöms försörja i huvudsak planområdet och inte användas för genomfartstrafik. Vidare har enhet avfall samt enhet kollektivtrafik beretts tillfälle att inkomma med synpunkter. En ledningskoll har genomförts för utredningsområdet inom vilken externa infrastrukturägare som till exempel GEAB har inkommit med underlag och medskick.

#### 3.2 Kopplingar till andra projekt och avgränsningar

Förstudien kopplar an till planuppdrag om framtagandet av detaljplan för Visby Kastanjen 9 m.fl., MBN 2019/1748.



Figuren illustrerar översiktligt detaljplaneområdet för Kastanjen 9 m.fl.

### 3.3 Utredningsområde

Utredningsområdet omfattar gatorna Visborgsgatan, Sören Norrbysgatan, Magasinsgatan och Byrumsgatan.



Figuren illustrerar översiktligt utredningsområdet.

## 4. Planeringsförutsättningar och resultat

### 4.1 Översiktsplan

Kvarteret Kastanjen pekas i *Översiktsplan Vårt Gotland 2040* ut som ett utvecklingsområde för nya bostäder, handel och kontor enligt beskrivning nedan.

#### *[”Beskrivning*

*En planändring för Kastanjen syftar till att utnyttja ett centralt läge med närhet till service och möjliggöra för nya bostäder, handel och kontor. Den nuvarande verksamheten behöver då flyttas för att ge plats åt utvecklingen.*

#### *Ställningstagande*

*Utvecklingsområde för bostäder, handel och kontor. Området ansluts till allmänt vatten och avlopp. Arkitektur och gestaltning bör samspela med omkringliggande bebyggelse och därmed skapa en helhet med omgivningen. Varierande byggnadshöjder föreslås mellan 36 våningar, med dominerande höjder på 45 våningar i stort.*

Försvarsmaktens riksintresse är befintligt i området och behöver tas hänsyn till vid utveckling, vilket innebär bland annat begräsningar för byggnadshöjder i området. Det har tidigare skett tillverkning av stenkolstjärna eller koks och även sågverk och bensinstation har funnits på platsen. En miljöteknisk markundersökning ska ske innan byggnation. Värdeetrakter: Ädellövskog. Påverkas av trafikbuller och buller från riksintresse Visby hamn, placering av byggnader bör ske så tyst sida kan ordnas. Trafikbuller behöver utredas. Luftföroreningar beaktas. Vid en utveckling av området närmast världsarvet bör en analys göras för att utreda om utveckling har på verkan för världsarvets särskilt stora universella värde. Denna analys bör ligga till grund för ställningstagande om möjlig exploatering.”]



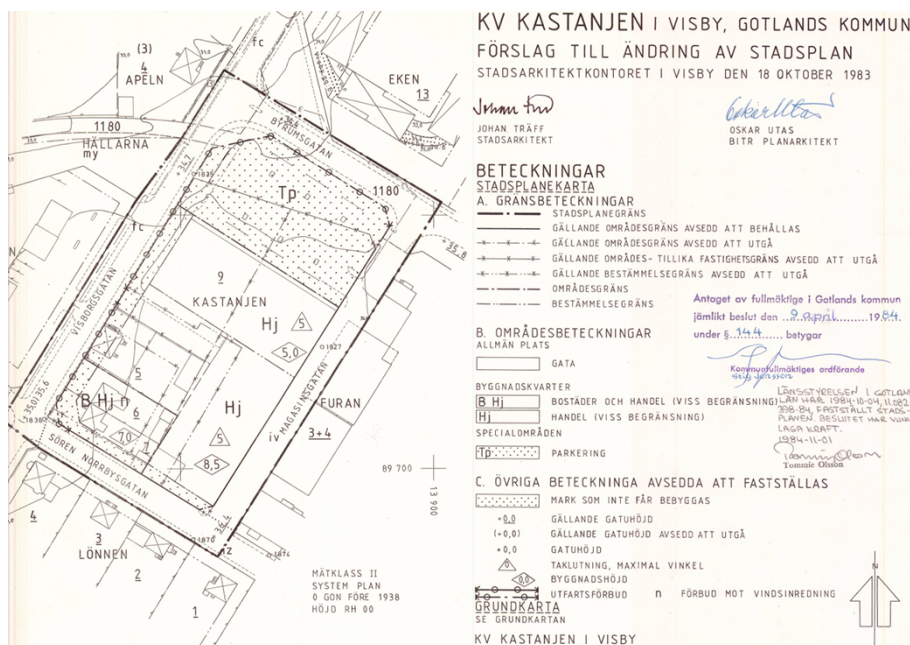
*Utsnitt från översiktsplanen.*



## 4.2 Gällande detaljplaner

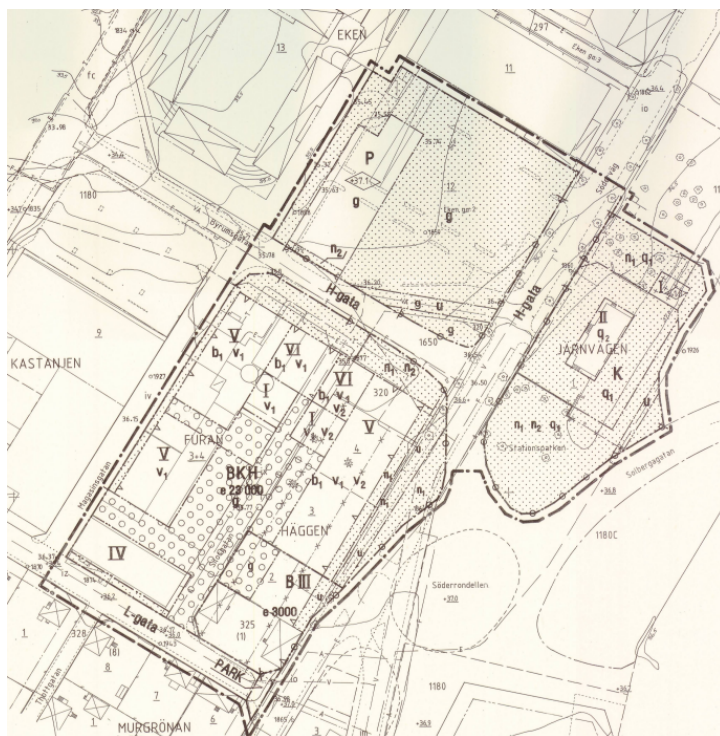
Inom utredningsområdet gäller följande planer:

*Visby kv Kastanjen* (09-VIS-441) vilken antogs 1984. Den på kvartersmark stipulerade användningen är i huvudsak handel, samt parkering och en mindre del som är utlagd för bostadsändamål.



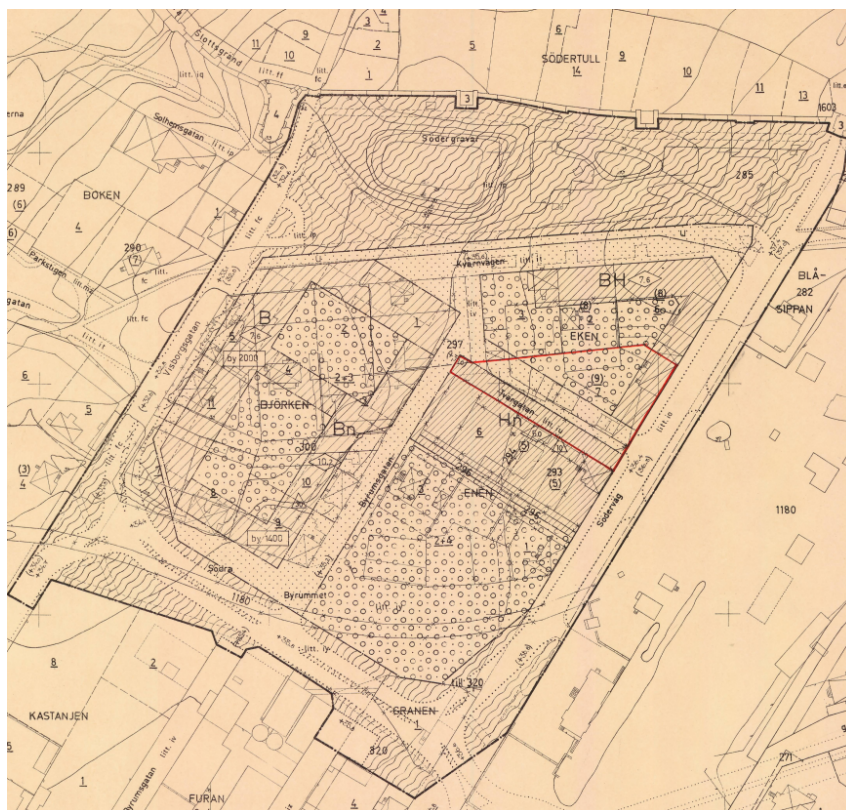
Utsnitt från plankarta för Visby Kastanjen 5-9

*Detaljplan för Kvarteret HÄGGEN och FURAN m m* (09-VIS-589), antagen 1990. Den del av fastigheten som är aktuell att införliva omfattas av så kallad prickad mark.



Utsnitt från plankarta för Visby Häggen 6

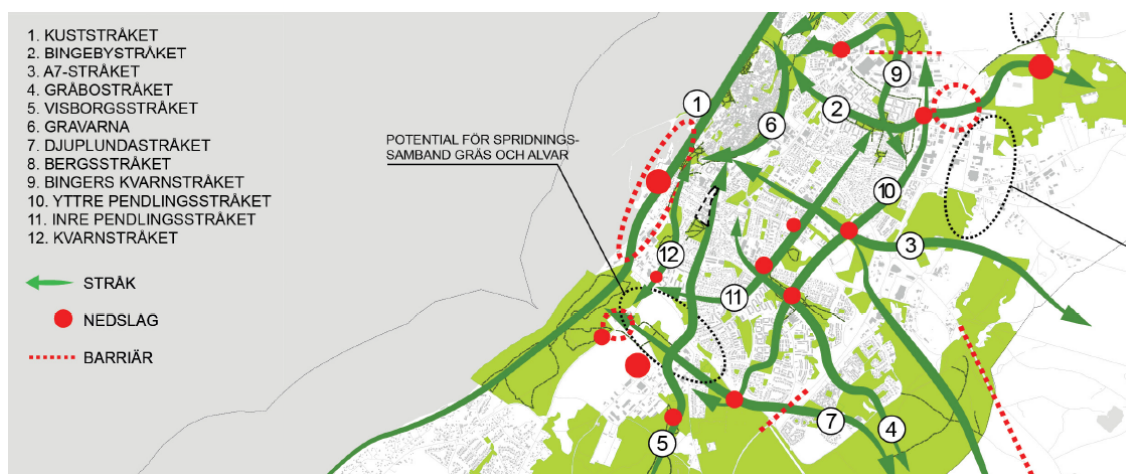
*Förslag till ändring av stadsplan för kv. BJÖRKEN, EKEN och ENEN m.m. inom Söderportsområdet i Visby stad (0980K-A5/1971), antagen 1971.*



*Utsnitt från plankarta för kv. Björken, Eken och Enen m.m.*

#### 4.3 Grönplan

Regionfullmäktige har 2023-09-18 fastställt en grönplan för Gotland. Grönplanens huvudsakliga syfte är att belysa och redovisa grönstrukturens värden och funktioner. Generellt anger grönplanen att naturvärdesinventeringar ska genomföras vid exploatering om behov inte uppenbart saknas, samt artinventering om det krävs. Gotlands natur bevaras genom att extra stor hänsyn tas till förekomster av skyddsvärda arter och biotoper eller naturtyper. Kvarteret Kastanjen är inte särskilt utpekad i grönplanen.



*Utklipp från Grönplanen*



#### 4.4 Trafik och parkering

Enheten för trafik och gata vid Park- och trafikavdelningen inom teknik- och samhällsbyggnadsförvaltningen framför följande:

##### *[Övergripande nivå*

*Trafik- och gataenheten anser att det finns goda planeringsförutsättningar för aktuell exploatering och utveckling av fastigheten Kastanjen. Dock innebär exploateringen enligt trafik- och gataenhetens bedömning att Region Gotland måste se på infrastrukturen i ett större perspektiv, och vill därmed att ett framtida exploateringsprojekt utgår från en större avgränsning än de allmänna gatuutrymmen som ligger i direkt anslutning till berörd fastighet. Se bild på föreslagen avgränsning för infrastrukturåtgärder. Anledningen till att trafik- och gataenheten förordar ett utökat område för exploateringsprojektet är för att det ligger i linje med teknikförvaltningens mål för cykelinfrastruktur (Visby Cykelplan 2015-2025) samt att det skapar en mer heltäckande lösning för anslutande infrastruktur i pågående exploatering av k.v. Järnvägen (Söderväg).*



*En tydlig redogörelse bör tas fram angående vilka åtgärder som ska klassas som kompensationsåtgärder för exploatören av fastigheten Kastanjen 9 m.fl. i relation till vilka anslutande infrastruktursatsningar som Region Gotland bör stå för.*

##### *Detaljerad nivå*

*Trafik- och gataenheten har utfört ett antal inventeringar och trafikmätningar på det kommunala gatunätet intill fastigheten Kastanjen och har baserat på det tagit fram ett tidigt underlag för hur trafik- och gataenheten anser att utformningen och infrastrukturen bör utvecklas. Underlaget behöver utredas vidare för att konkretisera faktiska mått och gränsdragningar.*

*Kombinerad GC-bana med cirka 3 meters bredd längs med Byrumsgatans norra sida från korsning med Söderväg till korsning med Visborgsgatan. Bedömningen är att denna eventuellt ryms inom nuvarande gatuutrymme men det är något som behöver verifieras i en förstudie/förprojektering av gatusektionen.*

*Separerad gång- och cykelbana med cirka 4 meters bredd längs med Visborgsgatans östra sida från vändplats vid hotell Solhem (Skansport) till korsning med Gutevägen. Hänvisning Cykelplan Visby 2015-2025.*

*Gångbana med cirka 2 meters bredd eller mer längs med kv. Kastanjen utmed Magasingatan och Sören Norrbysgatan samt på den södra sidan av Byrumsgatan mellan Magasingatan och Visborgsgatan.*

*Trafik och gata förordar en lösning med parkering på kvartersmark för besökande till verksamheter inom kv. Kastanjen. Parkeringen bör ha ett enkelriktat flöde med en infart och en utfart likt den lösning som finns idag vid kv. Häggen. Flödet av trafikanter på Byrumsgatan kommer primärt från öster (Södeväg) och kanstensparkering utmed Byrumsgatans södra sida blir därmed svår att angöra utan att göra U-sväng i korsning eller genom att vända i körbanan.*

*Trafik- och gataenhetens bedömning gällande den nya gatan som planeras på fastigheten (mellan Magasingatan - Visborgsgatan) är att den inte bedöms ha någon större allmännytta. Detta eftersom gatans syfte är att försörja den privata fastighetens trafikbehov genom att utgöra kopplingen till fastighetens två underjordiska parkeringar. Trafik- och gataenheten anser därför, baserat på presenterat underlag, att gatan bör klassas som enskild kvartersgata.*

*Trafik- och gata förordar en genomgående kvartersgata genom kv. Kastanjen innehållandes åtkomst till garage i markplan/ under mark. Motiveringen är att avlasta Magasingatan samt med hänvisning till silningsprincipen. Krav på utformning där kvartersgatan möter gång- och cykelbanan längs med Visborgsgatans östra sida kommer att ställas.*

*I andra hand förordas en kvartersgata med vändplan gentemot Visborgsgatan innehållandes åtkomst till garage i markplan/ under mark.*

*Trafik- och gata önskar att åtkomst till garage i markplan/ under mark inte placeras utmed Magasingatan. Angöring (korttid) till entréer (25 m) kan eventuellt anordnas längs med Magasingatan och Sören Norrbysgatan.*

*Bredd lokalgata 5,5–6,5 meter beroende på trafikmängd och utformning. Bör studeras mer detaljerat längre fram.*

*Exploateringsprojektet bör som minst omfatta Byrumsgatan (i sin helhet), Magasingatan (i sin helhet), Sören Norrbysgatan (mellan Visborgsgatan och Magasingatan) samt Visborgsgatan (från Skansport till Gutevägen med fokus på utbyggnad av gång- och cykelbana samt parkering).”]*

Enligt regionens parkeringsstrategi ska boendeparkering för nybyggnation hanteras på kvartersmark. Samma strategi fastslår att besöksparkering för målpunkter i första hand ska ske på kvartersmark men i undantagsfall kan kantstensparkering anordnas för ändamålet. I sådant fall bör parkeringen regleras så att nyttjande för annat ändamål än för besök undviks. Parkeringsplatser på allmän plats ska prioriteras i ordningen: 1. Korttidsparkering (besöksparkering) 2. Arbetsplatsparkering 3. Boendeparkering. Relevant i sammanhanget är även att parkeringsstrategin har som mål att förtätning av Visby ska ske genom att parkeringar förläggs i parkeringshus eller underjordiska parkeringsgarage. Parkeringsplaneringen ska därtill genomföras på ett sådant sätt att en levande stadskärna med ett ökat flöde av människor främjas.

Enligt den till parkeringsstrategin bilagerade parkeringsnormen, där aktuellt område är beläget inom typområde B, ska parkeringstalet vara följande:

**Flerbostadshus (studentbostäder inom parentes), antal platser per 1000 kvm BTA inkl. besök**

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
<b>Bilplatser</b>	5 (0-1)	8 (1-2)	10 (1-2)
<b>Cykelplatser</b>	35 (60)	35 (60)	35 (60)

**Villor, radhus och parhus, antal platser per bostad**

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
<b>Bilplatser</b>	2	2	2
<b>Cykelplatser</b>	Regleras ej	Regleras ej	Regleras ej

**Handel (sällanköp, restaurang/café), antal platser per 1000 kvm BTA**

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
<b>Bilplatser</b>	12	15	15
<b>Cykelplatser</b>	10	10	10

Enligt parkeringsnormen kan exploatörer välja att vidta diverse åtgärder som till exempel bil- och cykelpool inom kvartersmark och på så vis medges avsteg från kravet på antal parkeringsplatser.

Varken stads- eller regionkollektivtrafik trafikerar gatorna som omger kvarteret Kastanjen.

#### 4.4.1 Regional cykelplan 2025 - 2035

Regionstyrelsen beslutade 2023-06-13 om uppdraget att ta fram en regional cykelplan för Gotland, § 222. Den regionala cykelplanen har tagits fram i nära samverkan med Trafikverket Östra regionen.

Syftet med den regionala cykelplanen är att främja ökad och säker cykling på Gotland. Den regionala cykelplanen är ett planerings- och kunskapsunderlag som bland annat ska främja ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet genom att möjliggöra för cykel som ett hållbart transportsystem.

Utdrag ur cykelplanen gällande samhällsplanering anger följande:

*[”Cykel skall vara en naturlig del i all samhällsplanering och åtgärder för ökad och säker cykeltrafik skall integreras i all lokal och regional planering. Tillgängligheten och trafiksäkerheten för cyklister ska säkerställas genom attraktiva och säkra cykelstråk och genom hög standard på drift och underhåll.”]*

*[”För att öka tillgängligheten för cyklister ska bra och säkra cykelparkeringar erbjudas vid målpunkter.”]*

#### 4.4.2 Cykelplan Visby 2015 - 2025

Tekniska nämnden har beslutat om att anta en cykelplan för Visby för perioden 2015-2025, TN § 280 2015-12-15. Cykelplanen anger ett antal riktlinjer som bör följas vid samhällsplanering.

Utdrag ur cykelplan Visby 2015-2025 anger följande:

*[”På Visbys huvudcykelnät som kartlagts i Cykelplan Visby 2015–2025 ska framkomlighet och trafiksäkerhet prioriteras för cyklister i Visby.”]*

Visborgsgatan, som angränsar kvarteret Kastanjen i väster, är i cykelplanen utpekad som en del av huvudcykelnätet och bedöms samtidigt utgöra en felande länk som behöver åtgärdas.

#### 4.5 Renhållning

Hanteringen av renhållningen inom det berörda området bygger uteslutande på framkomlighet och tillgänglighet och att bebyggelseplaneringen sker så att miljöhus eller liknande funktioner planeras in i anslutning till gaturummet. Detta för att optimera hanteringen men även för att undvika bilkörning inom bebyggelseområden. Hänsyn till detta ska tas i samband med detaljplanläggning och eventuell bygglovsprövning.

#### 4.6 Stadsbyggnad och kulturmiljö

Länsstyrelsen i Gotlands län har låtit upprätta en strategisk Herritage Impact Assessment (HIA), som avser att analysera den potentiella kumulativa påverkan av planerade och pågående exploaterings- och utvecklingsprojekt på världsarvet Hansestaden Visbys världsarvsvärde (Outstanding Universal Value).

Generellt för Visby rekommenderas att

- Klargör i samhällsbyggnadsprocessen att enligt Unesco:s riktlinjer innefattar världsarvets förvaltning inte bara det inskrivna världsarvet men även en kommande buffertzon och världsarvets bredare sammanhang och initiera processen med att ta fram en buffertzon för världsarvet
- Se över möjligheter att stärka hänsyn till världsarvet i samhällsplaneringsprocessen genom en stadsutvecklingsstrategi och handlingsplan med särskild fokus på världsarvsvärdets hållbara utveckling enligt Hansestaden Visby världsarvsstrategi och Unesco:s riktlinjer
- I samband med alla åtgärder och förändringar inom världsarvet och dess omgivningar bör redovisas både deras kompatibilitet med världsarvsvärdet samt hur de bidrar till världsarvets hållbara utveckling
- Utforska möjligheter att stärka och återställa grönytor i vallgravarna och undvik att ta i anspråk ytterligare mark och öppna ytor, exempelvis markparkeringar, i anslutning till vallgravarnas grönområden för att säkerställa världsarvets visuella och upplevelsemässiga integritet.

Det pågående detaljplanearbetet för kvarteret Kastanjen omnämns i framtagna HIA och följande rekommendationer ges för det fortsatta planarbetet:

- *[”Ta hänsyn till siktlinjerna och vyerna mot och från stadsmuren i byggnadernas höjd och placering.*
- *Undersök möjligheterna att bevara befintliga byggnader”]*

Eftersom den tänkta bebyggelseutvecklingen avser privatägd mark så hanteras bedömningen av hur en möjlig utveckling inom området kan påverka kringliggande kulturmiljö inom planprövningen.

#### 4.7 Natur och miljöfrågor

Parkenheten vid Park- och trafikavdelningen framför följande:

*[”Parkenheten ser framför allt ett behov av att investera i nya gatuträd längs Visborgsgatan. Gaturummet är längs fastigheten öppet och hade gynnats av en mer småskalig karaktär. Gatan är i övrigt relativt grön men längs den aktuella delen saknas det nästan helt vegetation med låg kröntäckningsgrad som följd. Ett grönare gaturum kan bidra till en säkrare trafiksituation för gående och cyklister, något som vi tycker är särskilt viktigt då många barn korsar gatan på väg till förskolan Linden. Längs Byrumsgatan ser vi*



*också ett behov av att investera i nya trädplanteringar i samband med att den nya GC-vägen anläggs. Längs både Visborgsgatan och Byrumsgatan finns gatuträd på den motsatta sidan av vägen och en komplettering med träd mot Kastanjen 9 skulle skapa ett mer enhetligt gaturum med högre upplevelsevärden och bättre mikroklimat.*

*Om möjligt kan även gatuträd planteras längs Magasinsgatan som en buffert mellan ny och befintlig bebyggelse, men vi ser att behovet är större längs Visborgsgatan och Byrumsgatan som är mer trafikerade. Parkenheten ser inget behov av planteringar längs Sören Norrbysgatan som är en liten lokalgata kantad av villabebyggelse. Vi vill även påtala att trädraden på fastigheten längs Visborgsgatan omfattas av biotopskydd.”]*

Längs med Visby Häggen 6, mot Byrumsgatan, står ett antal lövträd vilka utgör en allé och mest troligt omfattas av biotopskydd. Ambitionen bör vara att behålla träden, men om de behöver tas ner för att möjliggöra tänkt utbyggnation, måste åtgärden föregås av en dispensansökan hos Länsstyrelsen i Gotlands län.

I gränsen mellan Visby Linden 3 och Visby Hällarna 1:7 står ett lövträd vilket kan komma att påverkas av infrastrukturprojektet inom Visborgsgatan.

Inom Visby Kastanjen 9, mot Visborgsgatan, finns en trädrad som utgör allé och är biotopskyddad. Fastighetsägaren har bedömt att träden med hänsyn till kommande byggnation lämpligast tas ner. Fastighetsägaren har inlett en dialog med Länsstyrelsen angående detta och ansvarar för att ansöka om dispens för tänkt åtgärd.

#### **4.8 Infrastruktur och ledningar**

Det finns en befintlig transformatorstation inom Visby Linden 3 som ägs av GEAB, vilka har meddelat att anläggningen kommer att behöva bytas ut för att möjliggöra försörjning av den tillkommande bebyggelsen inom planområdet. Frågan om markrådighet för att förnya anläggningen hanteras i dialog mellan ledningshavaren och fastighetsägaren, då den är belägen på privatägd mark och utanför föreslaget detaljplane- och exploateringsområde.

GEAB framhåller följande:

*[”Gotlands elnät AB har elledningar i alla gator runt Kastanjen 9, samt längst hela Visborgsgatan. Vi är intresserade av att vara med och byta elledningarna i alla gator då alla har en relativt hög ålder.*

*Gotlands Elnät har en nätstation på andra sidan vägen från Kastanjen 9. Den kommer behöva bytas till en större station, när det byggnationen utökas på Kastanjen 9, alternativt behöver vi en ny plats för nätstationen.*

*Fiber vill vara med och lägga med ny kanalisation till de nya områdena.*

*Fjärrvärme vill gärna vara med och byta i korsningen Byrumsgatan och Visborgsgatan.*

*Vårt svar inbegriper inte Regionens gatubelysning.”]*

Skanova framhåller följande:

*[”Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.*

*Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.”]*

#### **4.9 Vatten och avlopp**

Utredningsområdet är beläget inom verksamhetsområde för allmänt vatten och avlopp.

VA- och avfallsavdelningen framhåller följande:

*[”VA har gjort en inventering och bedömning gällande befintligt ledningsnätets status som kan läsas nedan. Vi ser väldigt positivt på att samverka kring infrastruktursförnyelse i likhet med Södervägsprojektet. Men vill samtidigt lyfta vikten av en god tidsplanering för att ha förutsättningar att avsätta både ekonomiska och personella resurser för genomförande. Vi ser att det stora infrastrukturprojekt som planeras i Visby innerstad kan komma i konflikt med detta projekt gällande just resurser. Vidare dialog om tidsplan och investeringsbehov krävs.*

#### **Byrumsgatan:**

*Vattenledning från 40-talet, spillvattenledning från 40-talet, dagvatten även den från 40-talet enligt ledningsdatabasen. Dagvattenledningen filmades i mars 2024, rötter, utfällning och sediment av grad 1 och 2 förekommer på sträckan samt ett par observationer av rötter grad 3. Spillvattenledningen är inte filmad, men det bör göras med anledning av pågående planarbete.*

*Slutsats: förnyelsebehov av VA-ledningarna föreligger (sträckan Söderväg-Visborgsgatan) och bör samordnas med eventuella åtgärder i gatumiljön.*

#### **Magasinsgatan:**

*Dagvattenledning från 1990. Ej filmad, men sannolikt föreligger inget förnyelsebehov på denna sträcka (Byrumsgatan-Sören Norrbysgatan).*

#### **Visborgsgatan:**

*Vattenledning från 1926, spillvattenledning från 1967 samt dagvattenledning från 1967. Spillvattenledningen har rotskurits i mars 2016 samt filmats juni 2021 och sept-okt 2022. Noterade fel är sprickor, rörbrott, deformationer och rötter, mestadels av grad 2 och 3. Några avloppsstopp på både serviser och huvudledning finns noterade. Dagvattenledningen är inte filmad, men bör göras med anledning av pågående planarbete. Sannolikt finns det en del rötter i den med.*

*Slutsats: förnyelsebehov av VA-ledningarna föreligger och bör samordnas med eventuella åtgärder i gatumiljön. I första hand sträckan Pallisadgatan-Sören Norrbysgatan som närmast berör planområdet. Utifrån Trafik- och gataenhetens hänvisning till Cykelplan Visby 2015-2025 finns ett förnyelsebehov av ledningarna längs hela den sträckan (Skansport-Gutavägen)*

#### **Sören Norrbysgatan:**

*Vattenledning från 1934. Kanske delvis omlagd på sträckan? Spillvattenledning från 1955, dagvattenledning från 1967 samt från 1993. Ledningarna är inte filmade men detta bör göras med anledning av pågående planarbete. Då spillvattenledningen är väldigt stor kan det bli utmanande att förnya eller ersätta den. God planering krävs!*

*Slutsats: förnyelsebehov av ledningarna föreligger (sträckan Söderväg-Visborgsgatan) och bör samordnas med eventuella åtgärder i gatumiljön.”]*

#### **4.10 Byrumsgatan**

Inriktningen är att utföra byggnation inom gaturummet enligt följande: Gång- och cykelväg 5 meter – Körbana 6 meter – Flexyta\* 4 meter – Gång- och cykelväg 5 meter.

*\*En yta som kan inrymma olika funktioner, till exempel kantstensparkering, cykelparkering och plantering.*

För att möjliggöra ovan nämnd lösning som skulle skapa bra förutsättningar för gång- och cykeltrafik är tanken att lösa in mark ca 7–8 m in på dels exploatörens fastighet Visby Kastanjen 9, dels på grannfastigheten Visby Häggen 6. En del av den aktuella ytan inom

Visby Häggen 6 är upplåten för gemensamhetsanläggningen Visby Häggen GA:1 med ändamål gårdsutrymme med mera och i vilken Visby Häggen 5 och 6 är deltagande fastigheter. Gemensamhetsanläggningen kommer att behöva omprövas för att genomföra föreslagna åtgärder. Att fastighetsreglera mark från berörda fastigheter och ompröva gemensamhetsanläggningen behöver hanteras i en förrättning vilken genomförs av Lantmäteriet. Region Gotland ansvarar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning.

Inom ramen för aktuell förstudie har ett utskick gjorts till ägaren av Visby Häggen 6 för att informera om tänkta åtgärder och inhämta fastighetsägarens syn på att avstå mark till förmån för gaturummet. Någon återkoppling har emellertid inte skett varför frågan får hanteras vidare i exploateringsprojektet. Marken kan inom planprocessen planeras som allmän plats genom planmonopolet.

#### **4.11 Visborgsgatan**

På den aktuella sträckan av Visborgsgatan är inriktningen att utföra byggnation inom gaturummet enligt följande: Gång- och cykelväg 3 meter – Körbana 6,5 meter – Gång-/cykelväg 2 meter.

De planerade åtgärderna ryms inom det som idag är allmän plats gata och det har inom ramen för denna förstudie inte noterats några särskilda omständigheter att beakta. Trafik- och gataenheten har i sitt remissvar framfört att det finns behov av att bygga ut hela Visborgsgatan, från korsningen Gutevägen till Skansport, med gång- och cykelbana i enlighet med *Cykelplan Visby 2015–2025*. En utbyggnad av Visborgsgatan utöver vad som definierats som utredningsområde i aktuell förstudie bedöms inte rymmas inom ramen för det exploatören förväntas medfinansiera. Exploateringsprojektet skulle dock kunna samköras med ett investeringsprojekt för övriga sträckor av Visborgsgatan, vilket i sådant fall initieras av Park- och trafikavdelningen.

#### **4.12 Magasinsgatan**

Inriktningen är att utföra byggnation inom gaturummet enligt följande: Gångbana 2 meter – Körbana 5,5 meter – Gångbana 2 meter.

De planerade åtgärderna ryms troligen inom det som idag är allmän plats gata och det har inom ramen för denna förstudie inte noterats några särskilda omständigheter att beakta. Om det i ett senare skede i planprocessen skulle visa sig föreligga ett behov av att ta mark i anspråk på kvarteret Kastanjen för att kunna utföra önskad utbyggnad av gaturummet får frågan hanteras i exploateringsprojektet.

#### **4:13 Sören Norrbysgatan**

Inriktningen är att utföra byggnation inom gaturummet enligt följande: Gång- och cykelväg 3 meter – Körbana 6,5 meter – Gångbana 2 meter.

De planerade åtgärderna ryms inom det som idag är allmän plats gata och det har inom ramen för denna förstudie inte noterats några särskilda omständigheter att beakta.

### **5. Ekonomi**

Beslut om utbyggnad av bostads- eller verksamhetsområden får följdverkningar på regionens ekonomi genom investerings-, drift- och kapitalkostnader för infrastruktur som regionen är huvudman för. Kostnaden för utbyggnad av allmänna anläggningar finansieras i de fall exploateringen avser privatägd mark genom att byggherren betalar medfinansieringsersättning eller exploateringsbidrag i enlighet med reglerna i 1 kap. 4 § och 6 kap. 40 § PBL.

I regionens *Riktlinjer för markanvisning- och exploateringsavtal* framgår angående exploateringsbidrag:

### ***/'3.2.1 EKONOMISKA PRINCIPER VID KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP***

*Byggherrar ska bära det fulla kostnadsansvaret för utbyggnaden av allmänna anläggningar som är nödvändiga för detaljplaners genomförande genom att erlagga exploateringsbidrag. Byggherrens skyldighet att betala exploateringsbidrag regleras i 6 kap. 40-42 §§ Plan och bygglagen. De åtgärder som ingår i byggherrens åtagande ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av planen. Byggherrar ska även finansiera nödvändiga åtgärder utanför detaljplaneområdet om de är till nytta för den kommande exploateringen.*

*Nödvändiga åtgärder för detaljplanens genomförande kan vara anläggande av gator och andra allmänna platser som parker, gångvägar och torg, konstnärlig utsmyckning samt allmänna anläggningar på markreservat inom kvartersmark. Byggherren kan även åta sig ansvar för att vidta eller finansiera åtgärder för anläggande av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp.*

*Vägledande för Region Gotland vid bestämmande av exploateringsbidrag gällande kostnader för gator och allmänna platser är reglerna för fastighetsägares skyldighet att betala för gatukostnader m.m. i 6 kap. 24-25 §§ plan och bygglagen. Region Gotland tillämpar idag normalt inte gatukostnadsreglerna, kostnaderna hanteras i stället i exploateringsavtal.*

*Kostnadsunderlaget för bestämmande av exploateringsbidraget får enligt reglerna för gatukostnader innehålla kostnader för utförande av gata eller annan allmän plats med tillbehör, förvärvskostnad för den mark som ska utgöra allmän plats i plan och Region Gotlands kostnader för arbete med förstudie, projektering, upphandling, tekniska utredningar samt administrationstid i samband med utbyggnad. Den totala kostnaden kan bestämmas antingen utifrån de faktiska kostnaderna eller utifrån beräkningar av vad det erfarenhetsmässigt kostar att anlägga eller förbättra gator och andra allmänna platser i motsvarande utförande.*

*Exploateringsavtalet får omfatta ersättning eller avgifter för åtgärder som genomförts före avtalets ingående om detaljplanen avser ett steg i en etappvis utbyggnad. Exploateringsbidraget kan således gälla både genomförda och framtida allmänna platser och anläggningar som anges i ett detaljplaneprogram.”]*

### ***/'3.2.2 INLÖSEN AV BYGGHERRENS MARK FÖR UTBYGGNAD AV ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR***

*Byggherrens mark kan behöva lösas in för att tillgodose behovet av allmän platsmark. Kostnaden för inlösen av mark är en del av det exploateringsbidrag som byggherren ska betala vilken innebär att byggherren ska avstå marken utan ersättning om denna kostnad inte ska fördelas på fler byggherrar.”]*

Marken inom Visby Häggen 6 är inte i byggherrens ägo varför ersättning bör utgå. Ersättningens storlek föreslås fastställas av Lantmäteriet inom ramen för en förretning. Ett alternativt förfarande är att låta utföra en värdering av marken i fråga vilket får ligga till grund för en överenskommelse om fastighetsreglering.

Enligt huvudregeln bär exploitören det fulla kostnadsansvaret för utbyggnad av de allmänna anläggningar som är nödvändiga för att kunna genomföra detaljplanen. Vad som anses nödvändigt i det sammanhanget är en bedömningsfråga i varje enskilt fall. I förevarande fall finns befintlig infrastruktur på plats men den är dock i sådant skick att den inte kan matcha behovet som uppstår i och med den kommande bebyggelsen, varför den måste förnyas och förbättras.

En ungefärlig fördelning av kostnaden för utbyggnad av allmän platsmark (gaturummen) skulle kunna se ut enligt följande:



Byrumsgatan är den gata som utifrån föreslagen utformning kommer att kräva mest resurser. Kostnaden för iordningställandet av gatan kan fördelas med 50 % till regionen med hänsyn till att det på de två fastigheter som ligger på den norra sidan av gatan inte sker någon förändring av befintlig kvartersmark. Därtill bör regionen stå för iordningställandet längs med Visby Häggen 6, med undantag för GC-vägen som får anses vara till stor nytta för exploatören då det idag inte finns någon motsvarande funktion. Vad gäller inträngsersättningen för mark som planeras tas i anspråk på Visby Häggen 6 är det rimligt att exploatören får stå för en tredjedel, vilket korrelerar med hur stor yta av marken som behövs för att anlägga GC-vägen. En skälig fördelning av kostnaden för att iordningställa övriga gatusträckor bör vara hälften vardera mellan exploatören och regionen för de sträckor som omger exploateringsfastigheten. Resterande kostnad för gatuutbyggnad står regionen för.

Utifrån erfarenhet och referensobjekt i form av närliggande exploateringsprojekt för Söderväg har projektledare på projektenheten för VA, mark och anläggning estimerat kostnaden för utbyggnad av gaturummen inom utredningsområdet och enligt den inriktning som valts. Med stöd av det underlaget har följande utgiftsuppskattning gjorts:

Gator, GC-vägar, belysning, träd	12,0
Projektering	0,75
Sanering	0,75
Övrigt: fastighetsbildning, besiktningar o.d.	0,25
Oförutsett	0,25
Summa utgifter	14 Mkr

Förnyelse av VA-ledningar är inte inkluderad i kostnadsuppskattningen då ansvar och budget för det arbetet ligger hos VA-kollektivet.

Den ekonomiska bedömningen bygger i det här läget på översiktliga uppskattningar och kommer att konkretiseras under den fortsatta processen med bland annat projektering.

Inför start av exploateringsprojekt kommer budgetmedel äskas antingen genom exploateringsplan och budget, alternativt som tilläggsanslag.

## 6. Risker

I detaljplanearbetet är det konstaterat att planområdet ligger inom påverkansområde för verksamhetsbullen från Visby hamn, vilket innebär en utmaning vad gäller att få till en bebyggelse som klarar kraven i det hänseendet och samtidigt uppfyller övriga mål. Närheten till världsarvet Visby innerstad är också en försvårande omständighet i sammanhanget. Att det finns målkonflikter som behöver hanteras inom planprocessen ökar risken för överklaganden vilket riskerar att fördröja tidsplanen. Ovisshet kring när projektet tidsmässigt kan genomföras utgör också en osäkerhetsfaktor i relation till estimerade kostnader. Om detaljplanen av någon anledning inte skulle vara framkomlig innebär det att regionen har avsatt personella resurser för att arbeta med detaljplanen och exploateringsprojektet, vilket sedan inte blir genomfört.

## 7. Genomförande

### 7.1 Behov av personella resurser

Organisation och personella resurser avser i första hand resurser för genomförande av exploateringsprojekt och upprättande av detaljplan och i andra hand resurser för genomförandet av ett byggprojekt samt eventuellt tillhörande anläggningar avseende nödvändig infrastruktur.

### 7.2.1 Exploateringsprojekt

Inom exploateringsprojekt utses normalt planarkitekt och en byggprojektledare för respektive delprojekt som samordnas av mark- och exploateringsenheten. Andra kompetenser som är nödvändiga för att upprätta detaljplanen såsom trafikplanerare, kommunekolog, GI-handläggare, VA-handläggare, landskapsarkitekt med flera medverkar under planarbetet beroende på planens specifika förutsättningar. Vilka resurser som är nödvändiga och i vilken omfattning bestäms i detaljplaneprojektet.

Exploateringsprojektet samordnar utbyggnad av allmänna anläggningar och infrastruktur.

### 7.2.2 Detaljplan

Detaljplanearbetet kommer enligt nu rådande förutsättningar att genomföras med standardförfarande, då föreslagen bebyggelse överensstämmer med översiktsplanen och det inte är aktuellt med någon överlåtelse av regionens mark. Det finns inom planområdet som det ser ut i nuläget ingen allmän platsmark. Om Byrumsgatan införlivas i planområdet för att möjliggöra en utökning av gaturummet kommer den att utgöra allmän plats, för vilken kommunalt huvudmannaskap kommer råda. Region Gotlands VA- och avfallsavdelning är huvudman för VA-ledningar på allmän plats, fram till fastighetsgräns.

### 7.2.3 Utbyggnad allmän plats

Region Gotland kommer att ansvara för om- och utbyggnad av gator och GC-vägar inom området (allmän platsmark) samt att trafiksäkerhetsanpassa övergångar för cyklister och gående.

### 7.2.3 Drift

Avseende eventuellt tillkommande infrastruktur så kommer allmänna anläggningar efter färdigställande att lämnas över till Park- och trafikavdelningens samt VA- och avfallsavdelningens respektive driftsorganisation, vilket kräver personella och ekonomiska resurser från deras verksamheter. Hur omfattande resursbehovet är beror på byggnationens utformning och omfattning och kan därför inte närmare uppskattas i detta läge utan redogörs för inom ett framtida exploaterings- eller investeringsprojekt.

## 8. Bedömning

Mark- och exploateringsenheten bedömer att det för aktuellt område finns förutsättningar för exploatering ur ett tekniskt perspektiv. Den tillkommande bebyggelsen bedöms kunna ansluta till befintlig infrastruktur för VA, el, gata samt gång- och cykelväg efter anpassningar av desamma. Platsen har nära till kollektivtrafik och bedöms ha förutsättningar att lösa dagvattenhantering vid utbyggnad. Även om uttömmande uppgifter om fiber och fjärrvärme inte har inkommit i detta skede bedöms det som sannolikt att även sådan infrastruktur är möjlig att ansluta till med hänsyn till det centrala läget.

Utifrån vad som framkommit inom arbetet med förstudien bedömer Mark- och exploateringsenheten att det finns förutsättningar för exploatering men samtidigt ett behov av att rusta upp allmän infrastruktur. Platsen bör ses i ett större sammanhang där gaturummet ska ge ett stadsmässigt intryck och möta den standard som satts i nyligen genomförd upprustning i närområdet och därtill utgöra en trafiksäker utformning, särskilt för oskyddade trafikanter. Byrumsgatan föreslås med anledning av detta införlivas i detaljplanen för att möjliggöra inlösen av behövlig mark. Med hänvisning till vad som framförts ovan föreslår Mark- och exploateringsenheten att Regionstyrelsen godkänner startpromemorian och ger i uppdrag åt Teknik- och samhällsbyggnadsförvaltningen att upprätta projektdirektiv för ett exploateringsprojekt med syfte att säkerställa ett genomförande.

