



Detaljplan för

Visby Järnvägen 5 & 8 samt del av Visby Hällarna 1:7

Region Gotland

Antagandehandling

Ärendenr: MBN 2019/1224

Samhällsbyggnadsförvaltningen i Visby 2024-03-08

Innehåll

HUVUDDRAG	3
PLANDATA	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
MARKFÖRUTSÄTTNINGAR.....	6
BEBYGGELSEOMRÅDEN.....	8
FRIYTOR OCH NATURMILJÖ.....	16
GATOR OCH TRAFIK.....	18
HÄLSA OCH SÄKERHET.....	21
TEKNISK FÖRSÖRJNING	30
GENOMFÖRANDEFRÅGOR	33
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE	41
ADMINISTRATIVA FRÅGOR.....	43

HANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

Planförslaget är upprättat på;

Region Gotland
Samhällsbyggnadsförvaltningen, enhet detaljplan
Besöksadress: Visborgsallén 19 i Visby
Postadress: SBF, Graip 4, 621 81 VISBY
Tfn 0498-269000 vxl
e-post: registrator-mbn@gotland.se
hemsida: www.gotland.se/byggabo

HUVUDDRAG

Förfarande

Beslut om planuppdrag fattades av byggnadsnämnden i Region Gotland i samband med att planprogrammet för Järnvägen godkändes 2013-12-12 §278. Förnyat beslut om planuppdrag togs i miljö-och byggnämnden 2021-03-16 §55, så planen kan handläggas enligt PBL 2010:900.

I samband med granskning ändrades förfarandet från standardförfarande till utökat förfarande.

Syfte och huvuddrag

Planen möjliggör byggandet av bostäder med inslag av kontor och/eller annan centrumverksamhet. Utbyggnad enligt planförslaget förutsätter att huvuddelen av parkeringen grävs ned.

Planens syfte är att länka samman staden, visuellt och funktionellt. Med anledning av närheten till kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer ska bebyggelsen präglas av en genomgående kvalitativ arkitektur. Utgångspunkt ska tas i omgivande bebyggelsestruktur, arkitektur och stadsbild. Bebyggelsen ska utformas med sammanhållen variation, i relation till övrig befintlig och planerad bebyggelse inom kvarteret Järnvägen. Detaljeringen ska karaktäriseras av en kvalitet som motsvarar innerstadens och särskilt den gåendes perspektiv.

Syftet med utvecklingen är också att bidra till att länka samman staden genom att stärka kopplingen till bebyggelsen söder om Solbergagatan och minska gatans ledkaraktär. En omsorgsfull gestaltning av förgården mellan byggnad och gata är viktig för stadsbilden. Bebyggelsen placeras med sammanhängande bebyggelse mot Solbergagatan för att skapa en tyst gårdssida för de boende med platser för lek och utevistelse.

Detaljplanen ställer därför vissa grundläggande krav på utformning, placering och utförande för att ge förutsättningar att vidare i bygglovsprövningen kunna utveckla en mer detaljerad nivå avseende just gestaltning av byggnad, förgård och gårdsmiljö.

Bedömning av miljöpåverkan

En undersökning om betydande miljöpåverkan upprättades 14 november 2011. Planen bedömdes då inte medföra betydande miljöpåverkan och länsstyrelsen instämde i förvaltningens bedömning. En förnyad undersökning om betydande miljöpåverkan upprättades 2021-03-17. Bedömningen är fortfarande att det inte kan antas finnas en risk för att planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan. Nytt samråd om betydande miljöpåverkan med länsstyrelsen har skett parallellt med plansamrådet. Länsstyrelsen instämmer återigen i bedömningen att planen inte innebär betydande miljöpåverkan 2021-05-24.

Utredningar

- Geoteknik och miljögeoteknik (del av Hällarna 1:7) , PentaCon, 2020-07-14
- Inventering av alléträd i Visby, Region Gotland, 2019-10-09
- Undersökning av betydande miljöpåverkan, Region Gotland, 2021-03-17
- Trafikbullerutredning, Tyréns, 2022-03-25
- Kulturhistorisk beskrivning, Tyréns, 2022-04-04
- Geoteknik och miljögeoteknik (Järnvägen 5 & 8), PentaCon, 2022-05-05
- Dagvattenutredning, Väg & Byggnadsgrus, Reviderad 2024-01-19
- Luftutredning, Sweco, 2023-11-13

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet ligger i södra delen av kvarteret Järnvägen i Visby, längst in på Mejerigatan och mitt emot före detta Björkmans byggvaruhus på Solbergagatan.



Orienteringskarta. Planområdets läge markerat med röd streckprickad linje.

Areal

Planområdet omfattar cirka 5 790 m².

Planförslagets arealer/ändamål kvartersmark och allmän plats:

Ändamål	Bruttoarea (BTA)	Antal enheter	Yta
<i>Kvartersmark</i>			4210 m ²
Bostäder	Cirka 5500 m ²	Ca 65 stycken	
Centrumverksamheter	Cirka 400 m ²	Ca 5 stycken	
Parkering/garage	Cirka 2500 m ²		
<i>Allmän plats</i>			
Park (befintlig)			1580 m ²

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar Visby Järnvägen 5 och 8 samt del av Visby Hällarna 1:7. Visby Järnvägen 5 och 8 är i privat ägo. Visby Hällarna 1:7 ägs av Region Gotland.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Enligt gällande översiktsplan *Bygg Gotland – Översiktsplan för Gotlands kommun 2010–2025*, antagen av kommunfullmäktige 2010-06-14 § 79, ska staden växa genom att länkas ihop och byggas samman. Ny bebyggelse ska ansluta till den befintliga bebyggelsen. Den byggda miljön ska utvecklas i samspel mellan bevarande och nyskapande med utgångspunkt i stadens form, skala och uttryck.

I den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet – *Hela Visby*, antagen av kommunfullmäktige 2009-12-14 § 172, anges blandad användning för planområdet. Kvarteret Järnvägen ligger i zonen där ”ytterstaden möter innerstaden”, där det ses positivt på en förändring. Det är också angeläget att tydliggöra öppenheten mot innerstaden och upplevelsen av muren. Detta kan göras genom att skapa stråk och tydliga gaturum.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med översiktsplanens och den fördjupade översiktsplanens intentioner.

Detaljplaner

Detaljplanen ersätter en del av detaljplanen ”Järnvägen” 09-VIS-662, som vann laga kraft 1994.

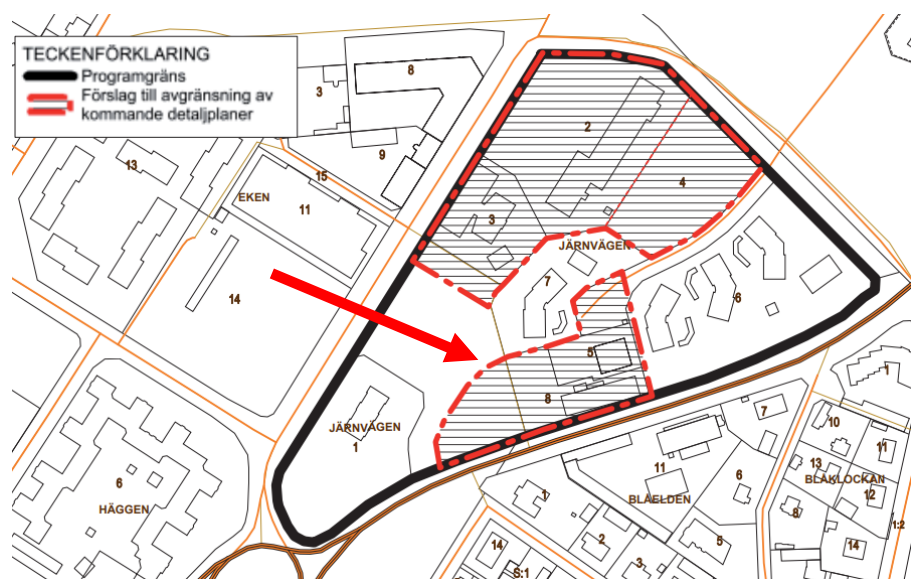
Den befintliga detaljplanen anger inom Visby Järnvägen 5 och 8 markanvändningen småindustri och hantverk i en våning. Viss andel prickad

mark (mark som inte får bebyggas) finns mot Solbergatan. Även mot Visby Hällarna 1:7 finns ett område med prickad mark. Inom den berörda delen av Visby Hällarna 1:7 anges markanvändning park.

Program

Planen har föregåtts av ” Program för kv Järnvägen i Visby” som godkändes av byggnadsnämnden 2013-12-12. I programmet föreslås bostäder, kontor och handel. Enligt programmet ska bebyggelsen uppföras i en trevåningsskala, vilket innebär en variation mellan två och fyra våningar. Byggnader ska placeras nära de större gatorna för att öka stadsmässigheten samt för att stärka gaturummet. På så vis kan bebyggelsen bidra till att bryta ner ledkaraktären av Solbergagatan och dess barriäreffekt, samt tillskapa en tyst bostadsgård med god utemiljö. Programmet föreslår en ny utfart genom planområdet mot Solbergagatan. Detaljplanen bedöms vara förenlig med programmets intentioner.

2018 antogs en detaljplan för Visby Järnvägen 4, och fastigheten byggdes ut kort därefter. 2020 antogs en detaljplan för Visby Järnvägen 2, 3 med flera. Den aktuella detaljplanen utgör det sista utbyggnadsområdet inom programmet för kvarteret Järnvägen.



Utdrag ur program för kvarteret Järnvägen: Förslag på uppdelning av kommande detaljplaner. Aktuellt planområde pekas ut med röd pil.

MARKFÖRUTSÄTTNINGAR

Geotekniska förhållanden

Två geotekniska utredningar har utförts; dels för del av Visby Hällarna 1:7 (*Geoteknik och Miljögeoteknik, PentaCon, 2020-07-14*), dels för Visby Järnvägen 5 & 8 (*Geoteknik och Miljögeoteknik, PentaCon, 2022-05-05*).

Jorden bedöms generellt bestå av fyllningsjord direkt på kalkstensberget. Kalkstensbergets yta bedöms ligga ca 0,5–2 meter under markytan. Kalkstensberget består av Tofta- och/eller Höglintslager med litet inslag av märgel som normalt har förhållandevis lite sprickighet. En mindre mängd mark- eller perkolationsvatten bedöms generellt kunna strömma på den täta berggrunden.

En kommunal dagvattenledning korsar den centrala delen av undersökningsområdet, med fall åt nordväst. Ledningen är förlagd i ett bergschakt cirka 2,5 meter under markytan. Kalkstensberget kan vara mer eller mindre uppsprucket kring schaktet. Markvattnet bedöms följa bergschaktet i anslutning till en dagvattenledning alternativt följa bergschaktet för GC-porten och därifrån pumpas ut på dagvattennätet.

Strömningsriktningen för grundvattnet bedöms vara åt väster eller nordväst, mot Östersjön. Grundvattenytan bedöms ligga mellan cirka 10–15 meter under markytan.

Föroreningar

Inom och nära intill planområdet har det funnits en mängd miljöfarliga verksamheter. Inom Järnvägen 5 och 8 har kemtvättsverksamhet bedrivits mellan åren 1984–2007 (VIC-tvätten). Undersökningar och en porgasmätning har tidigare gjorts med anledning av tidigare användning av tvättvätskor. En uppföljning av porgasmätning och översiktlig markteknisk utredning har utförts inom ramen för planarbetet (*Geoteknik och Miljögeoteknik, PentaCon, 2022-05-05*).

Delen av Hällarna 1:7 som ingår i planområdet har använts som spår- och banvallsområde för järnvägen. Ställvis har det konstaterats föroreningar som överstiger de platsspecifika riktvärdena för området (*Geoteknik och Miljögeoteknik, PentaCon, 2020-07-14*). Föroreningarna i jorden bedöms vara punktvis förekommande. De utförda laboratorieanalyserna visar på att jorden ställvis innehåller förhöjda halter av både metaller (arsenik, barium, koppar och bly) och organiska ämnen (PAH H, alifater >C16-C35 och aromater >C10-C16).

I undersökningspunkt 2 på del av Hällarna 1:7 finns halter av barium och koppar över det generella riktvärdet för mindre känslig markanvändning. Jorden i anslutning till denna punkt innehåller bland annat rester av tegel, sot och kol.

Radon

Området anges som lågriskområde för radon.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. En arkeologisk utredning har utförts inom delar av området, i samråd med länsstyrelsen. 2022-12-29 konstateras i yttrande från Länsstyrelsen, efter en fördjupad studie av äldre kartmaterial, att området till största del troligen består av påförda massor.

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Stadsbild

Förutsättningar

Utifrån upplevs området särskilt tydligt från Solbergagatan. Solbergagatan har mer karaktären av en led än en gata. Den omgivande bebyggelsen är blandad och utgörs av bostäder och verksamheter från olika tidsepoker. Norr om planområdet ligger ett studentområde med flerbostadshus. På motsatt sida av Solbergagatan finns småhus och ett småskaligt verksamhetsområde.



Planområdet till vänster, Solbergagatan till höger (november 2020).



Vy längs Mejerigatan (november 2020), planområdet skymtas i fonden av gatan.

Inom fastigheterna Visby Järnvägen 5 och Visby Järnvägen 8 finns idag två byggnader i cirka 1,5 våningar. I övrigt är fastigheterna i princip helt asfalterade.

En del allmän parkmark ingår i planområdet. Parkdelen utgörs av en gräsyta med cirka 20 träd som har en ålder på cirka 30 år och stamdiameter 12-30 centimeter, samt ett buskage med vresros.

Färganalys över närområdet

Bebyggelsen i området på båda sidor om Solbergaleden har representanter från hela 1900-talet med en del nya inslag fram till 2010-talet. Området kring kvarteren Järnvägen och Blåelden domineras av en varm ton med mustigt röda och ljusa gula fasader. Bruten vit samt en del grå inslag finns också. Fasaderna är nästan uteslutande putsade med slät puts. De grå fasaderna ger i några fall intrycket av att ha en ofärgad puts.

Taken är täckta med rött taktegel och i några fall, på senare tillkomna byggnader, är taken belagda med alu-zinkplåt. Traditionellt sett var det endast på de enklaste byggnaderna som plåten förblev obehandlad. Fönster och andra fasaddetaljer skiljer sig oftast från färgsättning på fasad, men här finns inget tydligt mönster eller färgkombination. Andra material som förekommer är täckmålad träpanel och plåt, men dessa byggnader tillhör den nedlagda byggvaruhandeln på andra sidan Solbergaleden (Björkmans byggvaruhus) som kan komma att rivas i och med detaljplanearbete för fastigheterna Visby Blåelden 6, 7 och 11.

Färgsättningen i det aktuella området skiljer sig inte åt på något märkbart sätt från större delen av Visby ytterstad, men i jämförelse med innerstan har man använt något mer mustiga kulörer. Innerstadens kulörer har en blek men varm ton med mycket få starka färginslag.

Förändringar

Planen gör det möjligt att uppföra bostäder. Inslag av centrumverksamheter ska finnas mot Solbergagatan.

Detaljeringen ska karaktäriseras av en kvalitet som motsvarar innerstadens. Bebyggelsen ska utformas med sammanhållen variation i relation till övrig befintlig och planerad bebyggelse inom kvarteret Järnvägen.

För att matcha de högre byggnaderna vid Mejerigatan med sin intensiva röda kulör kan en alltför blek och grå fasad på den tillkommande bebyggelsen möjligen ha en förstärkande effekt de röda fasaderna, som man vill undvika. Här behöver inte en återhållen färgskala vara nödvändig, så länge en alltför stor variation i kulör inte gör att bebyggelsen uppfattas som rörig. En väl avvägd uppdelning av fasaderna längs Solbergaleden med hjälp av olika färg kan ge kvarteren en lätthet som motverkar de långa fasadernas kompakthet.

Byggnader längs Solbergagatan

f₆

f₁

f₇

Byggnader längs Solbergagatan ska, liksom bebyggelse längs huvudgator i närområdet, ha en måttlig längdskala. Byggnader ska tydligt utgöra en egen individ i både fasad- och takutformning, med max 40 meters längd (f₆). För att uppnå en hög arkitektonisk kvalitet i detta synliga läge ska fasader utformas med puts utan synliga skarvar, trä eller sten (f₁). En slät fasad ska eftersträvas, utkragande balkonger eller loftgångar får inte uppföras på fasad som vetter mot Solbergagatan (f₇). Huvudbyggnader ska huvudsakligen utformas med symmetriskt sadeltak med en lutning på 40-45 grader för att harmonisera med

f₂

den befintliga bebyggelsen inom kvarteret Järnvägen. Mindre avvikelser får förekomma för att skapa den variation som eftersträvas i bestämmelse f₆(f₂).



För att länka samman staden visuellt och funktionellt, med en kvalitet som motsvarar innerstadens och särskilt den gåendes perspektiv, ställer detaljplanen vissa krav på utformning, placering och utförande. I bygglovsprövningen utvecklades detta till en mer detaljerad nivå avseende gestaltning av byggnad, förgård och gårdsmiljö (Illustration sett från Solbergagatan mot planområdet: AQ³ Arkitektur).

f₃

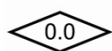
b₅

b₇

e₂

b₆

p₁



Detaljeringsen ska även karaktäriseras av en kvalitet som motsvarar den gåendes perspektiv samt länka samman staden genom att minska Solbergagatans ledkaraktär. Bottenvåning mot Solbergagatan ska därför uppföras till större del med genomskiktligt material såsom glas, och ges särskild vikt vid utformning(f₃). Varje centrumverksamhet på entréplan som vetter mot Solbergagatan ska ha en egen entré som vetter mot gatan(b₅). Sockel (överkant bottenvånings bjälklag) mot förgårdsmark/allmän plats får på ingen punkt överskrida 0,8 meter över anslutande mark(b₇). Byggnaders bottenvåning ska längs minst 50% av fasadlängden mot Solbergagatan användas för centrumändamål (e₂) och i bottenvåning ska fritt mått till överliggande bjälklag vara minst 3,2 meter(b₆). Byggnader ska placeras i egenskapsgräns mot Solbergagatan för att skapa ett mer tydligt gaturum mot Solbergagatan(p₁). Förgårdsmark ska finnas mellan Solbergagatan och byggnader för att ge plats för grönska, vistelse, cykelparkering och dylikt (prickmark). En omsorgsfull gestaltning av förgården mellan byggnad och gata är viktig för stadsbilden.

Byggnadshöjden/takfotshöjden är viktig för upplevelsen i ögonhöjd längs Solbergagatan. Byggnadshöjden har begränsats till 11 meter så att volymen uppfattas som en trevåningsbyggnad, för att skapa ett gaturum med småstadsatmosfär. Denna bestämmelse tillsammans med bestämmelse om

f₅

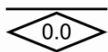
takets lutning medför också en begräsning av byggnadens nockhöjd. Härutöver får takkupor och/eller frontespiser uppföras. Takkupor och/eller frontespiser får uppföras till högst 30% av takets längd på sida som vetter mot Solbergagatan(f₅).



Volymstudie av byggnad längs Solbergagatan. I bygglovsprocessen utvecklas en mer detaljerad nivå avseende gestaltning av byggnad, förgård och gårdsmiljö (Illustration: AQ³ Arkitektur).

Byggnader inne i kvarteret

e₁



f₈

f₄

Detaljplanen möjliggör för ytterligare byggnader inne i kvarteret upp till 860 m² BYA(e₁). Byggnadsarea(BYA) motsvarar byggnadens fotavtryck. Byggrätten i denna del begränsas för att ge plats för bostadsgård, dagvattenhantering, alléträd som ska planteras om och andra funktioner. Dessa byggnader begränsas i nockhöjd till 11,5 meter och huvudbyggnader ska utformas med sadeltak(f₈), med hänsyn till solinstrålning. Byggnadernas bredd på gavelsidan får uppgå tills högst 12 meter (f₄) för goda ljud- och ljusförhållanden i lägenheterna, därtill kan byggnadsdelar som har begränsad påverkan på byggnadens volym tillkomma (uteplatser, entréer, murar, med mera).

Samtliga nödvändiga funktioner utom källargarage ska inrymmas inom angiven BYA, inklusive cykelförråd, miljöhus m.m. Källargarage kan tillkomma utöver byggnadsarea.

d₁

Detaljplanen säkerställer att kvartersmarken blir en fastighet, och inte kan delas in i flera fastigheter, genom bestämmelsen Minsta fastighetsstorlek är 4200 m²(d₁).

Illustrationsplan



Illustrationsplan, bottenvåning (Illustration: AQ³ Arkitektur. Mindre revideringar gjorda av Region Gotland).

B **Bostäder**
Planen gör det möjligt att bygga bostäder (**B**).

Arbetsplatser

Förutsättningar

Området är i nuläget ett arbetsplatsområde.

Förändringar

C₁
e₂ Centrumändamål ska finnas i byggnaders bottenplan längs Solbergagatan, längs minst 50% av fasadlängden, dock ej tillfällig övernattnings (**C₁**, **e₂**). Detta för att ge förutsättningar för en levande, attraktiv stad för gående och cyklister både dags- och kvällstid.

Inom användningen centrum ryms verksamheter som ska vara lätta att nå för många människor. I bestämmelsen ingår till exempel butiker, restauranger, café, kontor, service, samlingslokaler mm. Lokaler för tillfällig övernattnings ingår normalt i begreppet, men får inte finnas i detta fall då syftet med planen är att möjliggöra främst bostäder, med inslag av kontor och service.

Tillgänglighet

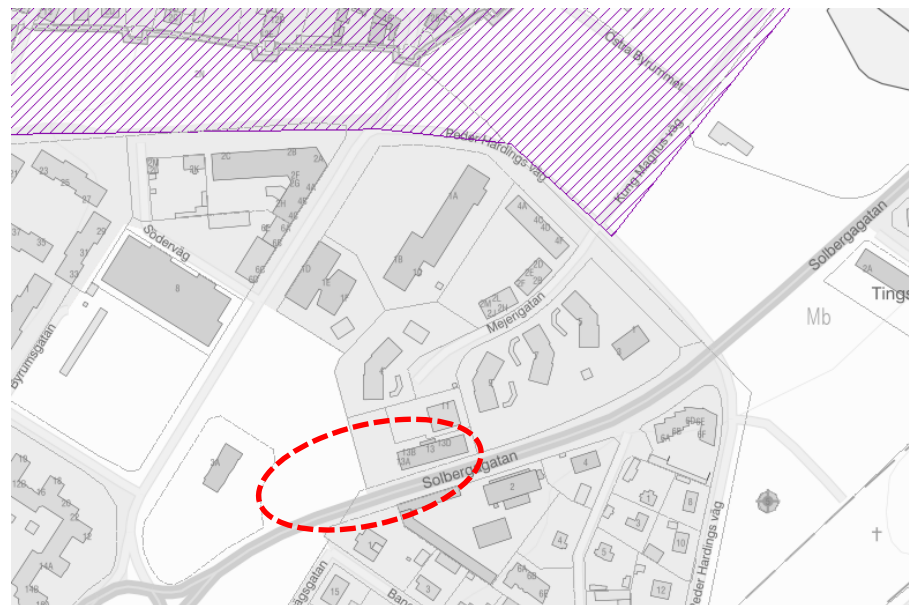
Området är plant och det finns goda förutsättningar att uppfylla gällande krav på tillgänglighet. Det är möjligt att anlägga handikapparkering på marknivå eller i parkeringsgarage.

Kulturmiljö

Riksintresse för Visby innerstad

Planområdet ligger inom de södra delarna av kvarteret Järnvägen. Planområdet är beläget cirka 150 meter utanför riksintresset för kulturmiljövård, Visby Innerstad (beslut av Riksantikvarieämbetet 1987-11-05, enligt 3 kap 6 §, MB). Riksintresset omfattar bland annat ringmuren med vallgravar och en obebyggd zon där utanför som avgränsas av Peder Hardings väg. I riksintresset ingår även det medeltida gatunätet, tomtstrukturen i det centrala stadsområdet samt ett nät av infartsvägar utanför detta. De utgör också två viktiga siktlinjer mot ringmuren.

Den nya bebyggelsen ligger längst in på Mejerigatan, parallellt med Solbergagatan. Mejerigatan nås från Peder Hardings väg. Bebyggelsen bedöms inte påverka riksintresset för Visby innerstad negativt (se kapitel *Konsekvenser av planens genomförande*). Planen innebär ett ökat flöde av människor längs med Mejerigatan i riktning mot innerstaden.



Planområdets läge (röd streckad linje) i förhållande till Riksintresset för Visby innerstad (lila skrafferat område).

Världsarv

Planområdet är beläget cirka 200 meter söder om Visby ringmur. Visby innerstad är sedan 1995 upptagen på Unescos världsarvslista. Motiveringen för detta lyder: "Hansestaden Visby är ett unikt exempel på en nordeuropeisk medeltida muromgärdad handelsstad med en välbevarad och synnerligen komplett stadsbild och samling högkvalitativa byggnadsverk. Tillsammans ger dessa delar uttryck för den typ av betydande mänsklig bosättning som genom dess form och funktion fortfarande utgör en levande stad."

En *Heritage Impact Assessment* (HIA) utfördes 2015 för att bedöma konsekvenser av programmet för Järnvägen (se *kapitel Konsekvenser av planens genomförande*). I den framgår att programmet vid Söderport innebär en möjlighet att förstärka världsarvsvärdet och att öka attraktiviteten vid Söderport, men att huruvida påverkan blir negativ eller positiv på världsarvet beror på den slutgiltiga utformningen och exploateringen. Vidare står också att kvartersutformningen är av vikt för att bevara de viktiga siktlinjerna och upplevelsorna av ringmuren längs med Söderväg och Peder Hardings väg.

HIA:n lyfter primärt de områden inom programmet som pekas ut för ny bebyggelse längs med dessa vägar, att de särskilt måste studeras i relation till upplevelsen av ringmuren, HIA:n lyfter inte det aktuella planområdet specifikt. Men programmet hanterar kvarteret Järnvägen som en helhet och har som syfte att stärka kopplingen mellan Visby innerstad och ytterstaden.



Vy från kvarterets insida mot ringmuren och Kajserporten (november 2020).

Från kvarterets insida finns en siktlinje mot Kajserporten som kommer att finnas kvar även efter ett genomförande av detaljplanen, se bild ovan.

I dagsläget finns också en teoretisk siktlinje utifrån Solbergagatan mot Kajserporten, den skymms dock av vegetation, se bild nedan. Denna siktlinje kommer inte att finnas kvar.



Vy från Solbergagatan mot ringmuren och Kajsarporten genom planområdet (november 2020).

Övrig kulturmiljö

Närheten till järnvägsstationen har haft stor betydelse för området och efter att järnvägen lades ned förändrades områdets karaktär. Den del av parken som ingår i planområdet användes under en period för järnvägsspår och den befintliga bebyggelsen bär på historia. Inom ramen för detaljplanarbetet har en kulturhistorisk beskrivning av området och dess byggnader tagits fram (*Kulturhistorisk beskrivning, Tyréns, 22-04-04*).

Gotlands Äggcentral och dess verksamhet har präglat bebyggelsen inom kvarteret. Det första packeriet var inordnat i provisoriska lokaler i Gotlands Järnvägars godsmagasin. Det nya packeriet, dagens Järnvägen 8, kom sedan att stå färdigt för att tas i bruk 1937. 1942 tillkom även hönsslakteriet, dagens Järnvägen 5, tillbyggt 1947. 1984 inleddes en drygt två decennier lång period med kemtvättsverksamhet i det före detta äggpackeriet på Järnvägen 8.

Förutom det före detta stationshuset är de två byggnaderna på Järnvägen 5 och 8 de enda konkreta men kontextuellt fragmentariska fysiska lämningarna från områdets järnvägsepok och dess betydelse som industriellt nav och logistikcentrum.

Byggnaderna har i stort sett kvar sina volymer från 1940-talets expansion. De har dock genomgått omfattande renoveringar, med fasadändringar, tillkomst av takkupor och ombyggnader för ändrade funktioner och användning. En utvändigt lastbrygga utmed norra långsidan och lastport i källaren på Järnvägen 8 är det enda som vittnar om dess ursprungliga funktion. Den i huvudsak bevarade stora fritrappan i väster bidrog ursprungligen till att ge denna del av byggnaden en signifikant betydelse. Dess symboliska betydelse tonades ner stegvis, först när utbyggnaden på 1940-talet ändrade byggnadens volymmässiga framtoning och senare i och med rivning av lastbryggan utmed södra långsidan, samt slutligen när tydliga kontorsentréer tillkom mot infarten från Mejerigatan i norr på 1990-talet.

Det före detta hönsslakteriet på Järnvägen 5 har kvar en port, till den tidigare slakthallen, som påminner om en tidstypisk panelad och fönsterförsedd

garageport. Byggnaden har även ett par, förmodligen ursprungliga, kopplade fönster. Utvändigt har dagens funktioner och fasadförändringar satt tydliga spår. Det bidrar sammantaget till att ge byggnaden ett oordnat och förvanskande uttryck.

FRIYTOR OCH NATURMILJÖ

Park

Förutsättningar

En del av Järnvägsparken ingår i planområdet, 2802 m². Parkdelen har idag ingen större funktion för friluftslivet då den är omringad av en trafikerad gata och en slänt. Den hyser inte heller några utpekade kultur- eller naturvärden. Järnvägsparken som helhet och de träd som finns i den har dock en betydelse för den gröna infrastrukturen söder om Visby innerstad, som spridningskorridorer, främst i nordost – sydvästlig riktning. Träden och grönskan bidrar till reglerande ekosystemtjänster.

På den del av Visby Hällarna 1:7 som ingår i planområdet finns en trädrad med fem träd längs Solbergagatan och tre träd inne i kvarteret. De tre träden som står inne i kvarteret är Lundalmar och har värdeklass 3 på en tregradig skala, där klass 1 är högsta värde. Träd av klass 3 hör till kategorin värdefulla träd, som beräknas kunna utveckla högre naturvärden med tiden. De fem träden längs Solbergagatan utgörs av skogslindar och saknar klass på grund av låg ålder (*Inventering av alléträd i Visby, Region Gotland, 2019-10-09*). Ytterligare en trädrad finns på fastigheten intill, angränsande planområdets östra del, träden utgörs av mindre skogslönnar.

En enkel eller dubbel rad med lövträd som är planterad längs en väg i en tätort omfattas normalt av biotopskyddsbestämmelserna om den inte är belägen i omedelbar anslutning till bebyggelse.

Förändringar

PARK

En del av parkytan kvarstår (**PARK**), men minskas med 1123 m² till förmån för kvartersmark.

I den parkyta som kvarstår planeras för att den grusade gång- och cykelstigen som idag går från parken och längs planområdets norra del breddas och asfalteras. Stråket ges en bredd på cirka 3 meter, likt de andra gång- och cykelstråken genom parken (se illustration sida 12). Utformningen av detta stråk regleras i exploateringsavtalet. Syftet är att bevara och förbättra kopplingen mellan Järnvägsparken och Mejerigatan.

För att det ska vara möjligt att genomföra detaljplanen och komplettera området med bostäder krävs dispens från biotopskyddet för alléträd inom planområdet. Dispens har givits av länsstyrelsen 2022-05-03 för flytt av totalt åtta träd (markerade med röd ring i ritning nedan); fem skogslindar längs Solbergagatan samt tre lundalmar inom kvarteret. Beslutet är förenat med tre villkor:

1. Träden ska placeras i rad på den aktuella fastigheten så att de fortsatt bildar en allé.
2. Om de flyttade träden dör inom fem år från det att flytten genomförts ska de ersättas med nya träd av inhemskt ädellöv.

3. Sökanden ska inkomma med fotografier på träden som visar att åtgärden utförts senast två månader efter utförandet.



Alléträd inom planområdet som troligen kommer att flyttas markerade med röd ring. Alléträd utanför planområdet som kan kräva dispens för markingrepp markerade med blå ring.

Alléträden som är markerade med röd ring i illustrationen ovan avses flyttas och placeras inom kvartersmarken längs den västra fastighetsgränsen, se illustration sida 12.

I direkt anslutning till föreslagen ny bebyggelse planerar exploatören för en nyplantering av träd i förgårdsmarken mellan bebyggelsen och Solbergagatan, se illustration sida 12. Detta regleras dock inte i planen. Förslagsvis kan trädet Ginkgo biloba 'Tit' placeras här, som passar på små utrymmen i staden tack vare att det är ett relativt smalkronigt träd. Om lövträd istället placeras här kan allén, när den vuxit till sig, bli biotopskyddad. Dispens behöver i så fall sökas för framtida åtgärder som kan påverka dessa träd.

Gårdar

e₃
b₂
b₄
b₃ Alla bostäder ska ha tillgång till en bullerskyddad grönskande gemensam gård, som innehåller ytor för lek och vistelse. Ytan för bostadsgård ska sammanlagt utgöra minst 600 m² inom planområdet (**e₃**). De boende ska kunna nå gården direkt från sitt boende alternativt via sina trapphusentréer (**b₂**, **b₄**). Det ska vara möjligt för boende längs Solbergagatan att direkt nå gatan (**b₃**) utan att behöva gå ut på gården först för att nå gatan. Detta kan lösas med exempelvis genomgående entréer.

n₃
n₂ Att gården upplevs som grön bedöms som viktigt både för den attraktivitet som det ger de boende men också för att grönska är en viktig del av närområdets karaktär. Parkering av motorfordon får därför ej ske på denna yta (**n₃**). Bostadsgård får därför ej heller hårdgöras. Gångvägar får dock beläggas med plattor (**n₂**). Där plantering anordnas på bjälklag ska

b₈

bjälklagskonstruktionen dimensioneras för erforderligt jorddjup enligt branschstandard för att perenner, buskar och träd ska ha goda växtbetingelser (**b₈**). Bjälklaget bör klara av att bära ett jorddjup på minst 0,8 meter på de delar som ska användas för gård med plantering.

b₁

På fastigheten direkt öster om planområdet finns tre alléträd som kan påverkas av markingrepp som görs inom planområdet. Åtgärder som kräver markingrepp ska utföras så att dessa alléträd inte skadas (**b₁**). Markåtgärder intill dessa träd kan kräva biotopskyddsdispens. Länsstyrelsen bör kontaktas innan åtgärder planeras i närheten av träden för att en bedömning om eventuell påverkan ska kunna göras.

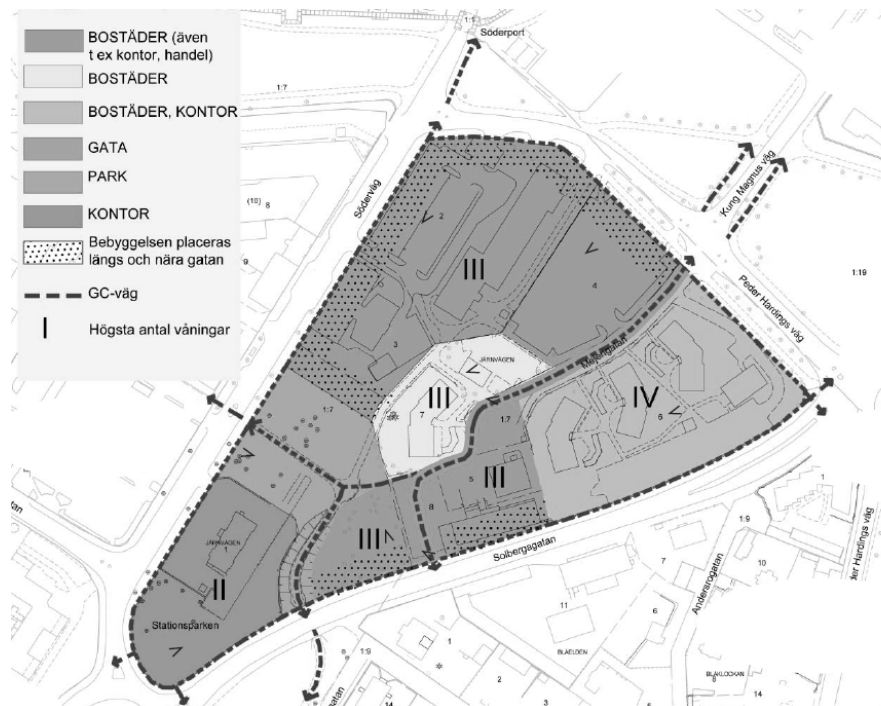
GATOR OCH TRAFIK

Vägtrafik

Fordonsräkningar gjordes i anslutning till kvarteret under våren 2013 och visade 7640 fordonrörelser på Solbergagatan under ett så kallat årsmedeldygn, uppräknat från 2013 till nuläge innebär 8780 fordonrörelser. Tunga fordon utgör cirka 6%. Skyltad hastighet är 50 km/h.

Prognosen till 2040 är att årsmedeldygnstrafiken uppgår till 9690. Prognosen utgår från en tvåprocentig årlig ökning mellan 2013-2020, en enprocentig ökning mellan 2020-2030 samt ingen ökning mellan 2030-2040. Hastigheten förväntas vara 40 km/h vid prognosåret 2040, men ett beslut kring hastighetssänkning har ännu inte fattats.

I programmet för kvarteret Järnvägen anges att Mejerigatan vändplats bör tas bort för att istället låta Mejerigatan fortsätta som en allmän väg som ansluter till Solbergagatan.



Utdrag ur programmet för kvarteret Järnvägen.

Det bedöms olämpligt med en allmän in- och utfart för motorfordon mot Solbergagatan från Mejerigatan utifrån nuvarande förutsättningar, varför avsteg gällande detta har gjorts från programmet. Hastigheten på Solbergagatan tillsammans med begränsade siktförhållanden och dagens flöden bedöms skapa risk för trafikolyckor samt ökad köbildning på sommaren.

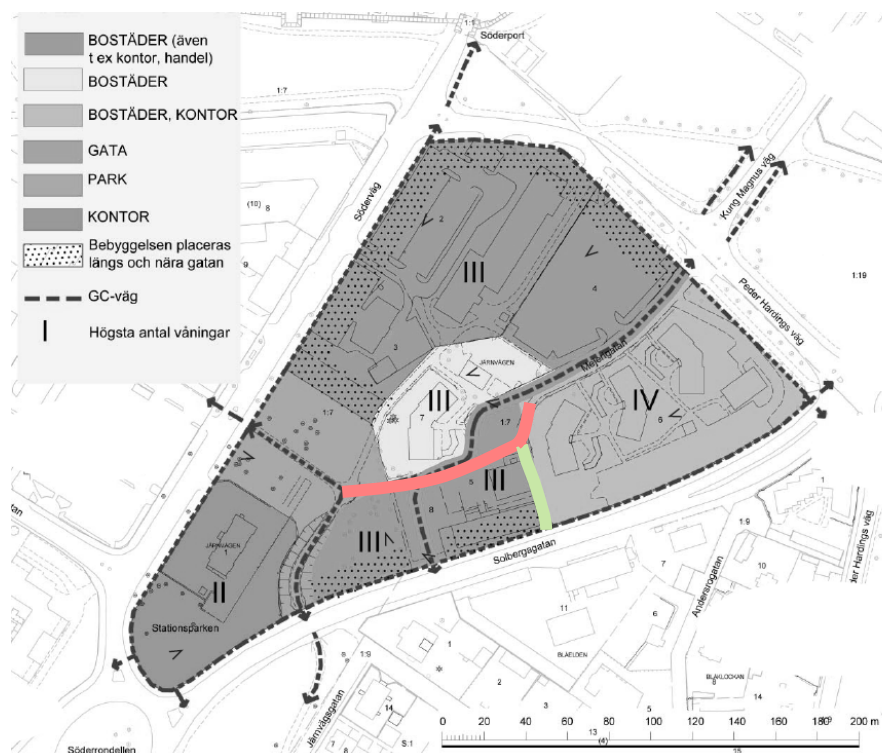
Gång- och cykeltrafik

Några viktiga målpunkter för gång- och cykelnätet är ICA Atterdags, Söderväg, Söderport, Kung Magnus väg, Solbergagatan samt tunneln mot Järnvägsgatan.

Att utgå ifrån att skapa en attraktiv stad för fotgängare kan vara den viktigaste parametern för att uppnå den läkning av staden som den fördjupade översiktsplanen för Visby avser. En grund i gågnätet är det funktionella nätet som ska vara gent, säkert, tryggt och trivsamt att röra sig i. Tillsammans med ett sammanhängande nät skapar hög korsningstäthet fler vägval för gående och förbättrar möjligheten att gå den rakaste vägen till ett mål.

x₁

Detaljplanen tar fasta på det och säkerställer två gång- och cykelpassager genom planområdet som ska vara allmänt tillgängliga (**x₁**). I exploateringsavtalet säkerställs en god utformning av gång- och cykelpassagerna.



Utdrag ur programmet för kvarteret Järnvägen med redovisning av föreslagen gång- och cykeltrafik i detaljplanen. Ny hårdgjord gång- och cykelpassage markerad med röd färg. Enklare gång- och cykelpassage redovisas med grön färg.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger inom gångavstånd till Visby busstation.

Parkering

Bilparkering

Exploatering enligt detaljplanens fulla potential förutsätter att parkering sker i garage under byggnad och gård. Parkeringstal ska följa parkeringsstrategin. Parkeringstalet för boendeparkering är, enligt gällande parkeringsstrategi, 8 bilparkeringsplatser/1000 m² BTA för flerbostadshus. Parkeringsplatser för ändamålet C – centrum i planförslaget varierar beroende på vilken verksamhet som etableras. Exempel är 8 bilplatser/1000 m² BTA kontorsyta.

Planen möjliggör cirka 5900 m² BTA, varav verksamheter utgör cirka 400 m² BTA, vilket innebär ett behov av cirka 50 parkeringsplatser. Garaget beräknas ha plats för cirka 50 bilplatser och ska samutnyttjas av hela kvarteret. Byggs detta ut enligt förslaget ska därmed inga parkeringar anordnas ovan jord enligt gällande parkeringsnorm. Talet kan även minska om en del av bostäderna används som studentlägenheter. Enligt parkeringsnormen finns även möjlighet att minska parkeringarna med 30 procent om andra åtgärder vidtas, som exempelvis bil- eller cykelpool, rabatterade kollektivtrafikkort med mera.

Om ett mindre antal p-platser anordnas i garaget så är det möjligt att ta anvisad yta på gården i anspråk för parkering.



Garage under byggnader och gård (Illustration: AQ³ Arkitektur. Mindre revideringar gjorda av Region Gotland)

Cykelparkering

Enligt gällande parkeringspolicy ska det finnas minst 35 cykelplatser per 1000 m² BTA. Bebyggelsen bedöms skapa ett behov om cirka 210 platser för cykelparkering om planens byggrätt utnyttjas maximalt.

Anordnad cykelparkering kan ske i anslutning till kvarterets gårdar, på prickmark längs Solbergagatan samt i underjordiskt garage.

I det förslag som ligger till grund för detaljplanen föreslås cykelparkering ske kring och i bottenplan av två gårdshus i anslutning till bostadskvarteret.



Förråd för cykelförvaring samt parkering i anslutning till entréer markerade med röd streckprickad linje.

Angöring och utfart

Planområdet angörs via Mejerigatan. För större leveranser till verksamheter samt vid in- och utflytt för boende så föreslås en rundslinga inom varje gård. Avfall hämtas vid Mejerigatans vändplan (se under rubrik *Teknisk försörjning*).

Att cykeltrafik längs Solberggatan ska kunna röra sig tryggt och med få korsningspunkter väger tyngre än att en enskild fastighet ska få en ny utfart mot Solberggatan. In- och utfartsförbud för motorfordon till Solberggatan har därför reglerats genom planbestämmelse.

Riksintresse kommunikationer

Planområdet är beläget inom influensområde för flyghinder för riksintresset Visby flygplats. Planförslaget avser inte åtgärder som bedöms försvåra tillkomsten eller nyttjandet av Visby flygplats.

Planområdet ligger även inom riksintresset Visby hamns påverkansområde för industribuller. Planförslaget avser inte åtgärder som bedöms innebära begränsningar för hamnens verksamhet. Se även rubriken *Hälsa och säkerhet – Industribuller* nedan.

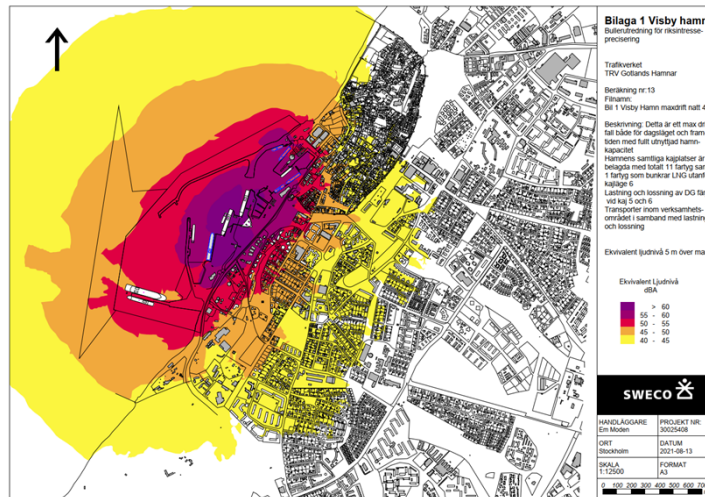
HÄLSA OCH SÄKERHET

Industribuller

Förutsättningar

Trafikverket har den 27 januari 2023 fattat beslut om riksintresseprecisering för Visby hamn (TRV 2020/3086), vilket innebär att hamnen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. För att kunna bedöma närområdets eventuella påverkan på

hamnen, som avser verksamhetens behov av att få bullra, så har en bullerspridningsberäkning tagits fram av Trafikverket, se bild nedan.



Illustrationen redovisar beräknad bullerutbredning kring Visby hamn med angiven beräknad ekvivalent ljudnivå. Bilden är hämtad från Bilaga 1 Visby hamn - bullerutredning för riksintresseprecisering.

Planområdet ligger inom den gula delen av influensområdet för detta riksintresse (influensområdet är de färgade fälten i kartbilden), vilket innebär att Trafikverket bedömer att bullernivåerna kan överstiga de som anses lämpliga för att bl.a. bostadsbyggande ska kunna ske. Ljudutbredningen avser maxdrift nattetid. Enligt bullerspridningsberäkningen ligger planområdet inom 40-45 dBA ekvivalent ljudnivå, med en noggrannhet i bullerutredningens beräkningar på plus/minus 3 dB. Detta innebär att värdena kan vara 37-48dBA inom gult område.

Bullerspridningsberäkningen som redovisas ovan har gjorts med utgångspunkt i ett dimensionerande maximalt driftfall med en framtida utnyttjad hamnkapacitet där:

- hamnens samtliga kajplatser är belagda med totalt 11 fartyg och
- ett fartyg bunkrar LNG (flytande naturgas) utanför kajläge 6 samt
- lastning och lossning av Destination Gotlands färjor vid kaj 5 och 6 och
- transporter inom verksamhetsområdet i samband med lastning och lossning.

Bullerberäkningarna ger en tydlig fingervisning kring vilka områden frågan behöver hanteras fördjupat i planeringen. Enligt Boverkets allmänna råd om buller bör bostadsbyggnader kunna medges vid högsta ekvivalenta ljudnivåer från industriell och annan verksamhet, uttryckt som frifältsvärde utomhus vid bostadsbyggnads fasad upp till 45 dBA nattetid, se tabell hämtad ur Boverkets allmänna råd nedan.

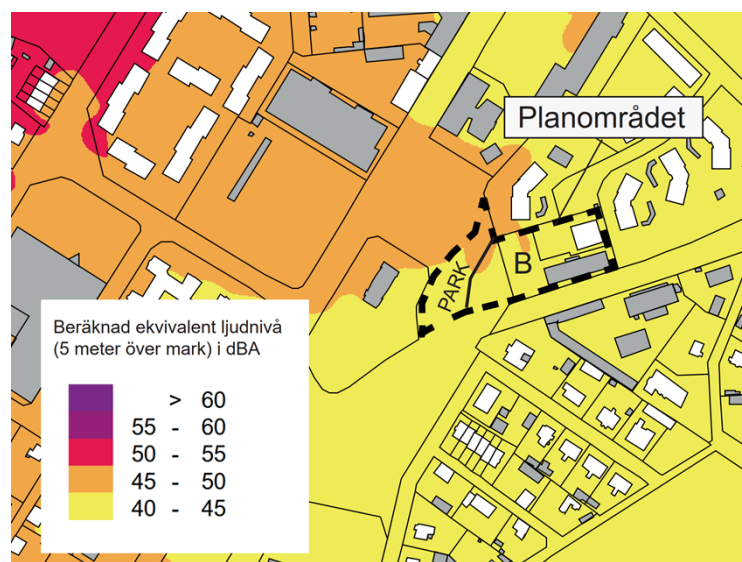
Tabell 1 Högsta ekvivalenta ljudnivåer från industriell och annan verksamhet, uttryckt som frifältsvärde utomhus vid bostadsbyggnads fasad

	L _{eq} dag (kl. 06-18)	L _{eq} kväll (kl. 18-22) Lördagar, söndagar och helgdagar L _{eq} dag + kväll (kl. 06-22)	L _{eq} natt (kl. 22-06)
Zon A* Bostadsbyggnader bör kunna medges upp till angivna nivåer.	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B Bostadsbyggnader bör kunna medges upp till angivna nivåer förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas.	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C Bostadsbyggnader bör inte medges över angivna nivåer.	>60 dBA	>55 dBA	>50 dBA

*Vad avser buller från teknisk utrustning vid annat än industriell verksamhet tillämpas värdena för ljuddämpad sida enligt tabell 2 också på den exponerade sidan.

Tabellen ovan är ett utsnitt ur Boverkets allmänna råd, BFS 2020:2. Gul markering redovisar aktuella gränsvärden för "Zon A", vilka normalt ska beaktas för bostäder. Angivna värden för "Zon B" kan tillämpas där ljuddämpad sida kan säkerställas och där byggnader bullersäkras.

Planområdet berörs därför av bullernivåer som vid ett maxutnyttjande av hamnen som eventuellt kan överstiga riktvärde för kvällar, helger och nätter (Boverkets allmänna råd, BFS 2020:2) med upp till 3 dBA.



Illustrationen redovisar beräknad ekvivalent ljudnivå vid maxdrift (framtidssäkrad beräkning) för influensområdet kring riksintresset Visby hamn. Planområdets läge är markerat med streckad linje. Illustrationen redovisar ett utsnitt ur Bilaga 1 Visby hamn - bullerutredning för riksintresseprecisering.

Förändringar

Föreslagen bebyggelse i planområdet utgör en mindre förtätning med bostäder i centrala Visby, en redan befintlig bebyggelsestruktur med ett stort antal bostäder. Bebyggelsen är en komplettering som har en stor betydelse i att bidra till att "hela" och "färdigställa" staden i enlighet med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen som gäller för området samt det program som tagits fram för kvarteret Järnvägen. Denna detaljplan är den sista detaljplanen som ska slutföras enligt programmet i kvarteret och planen är i ett sent skede i detaljplaneprocessen.

Föreslagen komplettering bedöms öka antalet boende inom det gula området som kan beröras av industribuller med ett fåtal bostäder, och tillskottet måste betraktas som en självklar komplettering. Bebyggelsen har utformats för att passa in i befintlig miljö med en delvis sluten struktur och samtidigt vara ett bra bullerskydd mot den sydöstligt vältrafikerade Solbergagatan.

Trafikverkets bullerutredning bygger på ett "värsta tänkbara scenario" och risken för att detta scenario inträffar är mycket liten. Detta scenario har i praktiken fram tills idag aldrig inträffat. Skulle det inträffa är det med stor sannolikhet under enstaka timmar under kortare perioder som inte anses påverka boendes hälsa negativt. Därför görs bedömningen att en förtätning av Visby (ex. Järnvägen) inom det gula området, 40-45 dBA ekvivalent ljudnivå i Trafikverkets bullerspridningsberäkning, inte riskerar att påverka riksintresse för Visby hamn negativt och inte heller beröra människors hälsa och säkerhet. Vid nybyggnation säkerställs alltid att Folkhälsomyndighetens allmänna råd angående buller inomhus följs.

I arbetet med Gotlands nya översiktsplan håller riktlinjer på att tas fram parallellt med detta detaljplanearbete för att ange hur förvaltningen ska förhålla sig till riksintresset för Visby hamn i sin helhet.

Trafikbuller

Förutsättningar

Platsen är idag utsatt för höga bullernivåer, främst på grund av trafiken som rör sig längs Solbergagatan.

Förändringar

En trafikbullerutredning har utförts inom ramen för planarbetet (*Trafikbullerutredning, 2022-03-25*) för nuläget samt för prognosåret 2040.

Fasaden mot Solbergagatan beräknas få ekvivalenta ljudnivåer från vägtrafiken på upp emot 65 dBA samt maximala ljudnivåer på upp emot 82 dBA med dagens trafik. Om hastighetssänkning sker blir den ekvivalenta ljudnivån upp emot 63 dBA år 2040.

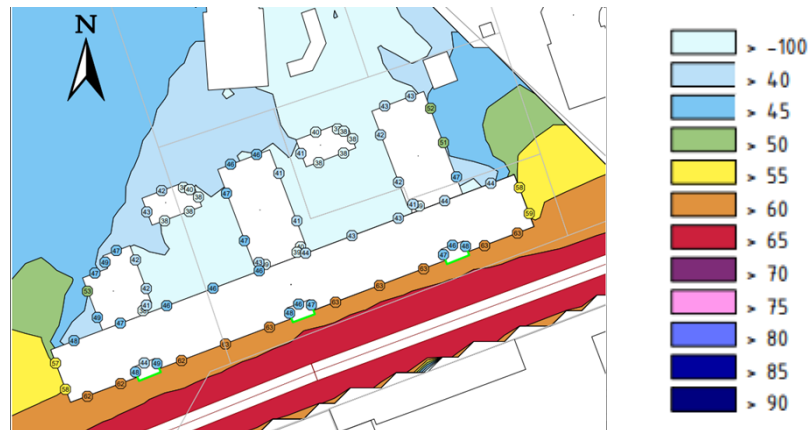
p₂

Bebyggelsen intill Solbergagatan ska därför placeras sammanhängande mot vägen (p₂), vilken gör att byggnaden fungerar som bullerskärm mot kvarterets insida så att en ljuddämpad gårdssida skapas för de boende, med platser för lek och utevistelse.

Där ekvivalent ljudnivå vid en bostads fasad överstiger 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida som vid fasad har en

m_1
 m_2
 m_3

ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid (kl. 22.00 - 06.00) på högst 70 dBA(m_1). För en bostad med en boarea på maximalt 35 m² får den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgå till 65 dBA(m_2). Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa ha högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå(m_3). Maximalt värde får överskridas med som mest 10 dBA upp till fem gånger i timmen dagtid (kl. 06.00 - 22.00) Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden.



Utdrag ur trafikbullerutredning för detaljplan, 2022-03-25. Illustrationen redovisar ekvivalent ljudnivå (dbA) för prognosåret 2040. Fasaden utmed Solbergagatan skyddar kvarterets inre del från störande ljudnivåer.

Luft

Förutsättningar

För att skydda människors hälsa och miljön har regeringen utfärdat en förordning om miljö kvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, i överensstämmelse med EU-direktivet 2008/50/EG. Miljö kvalitetsnormer är juridiskt bindande föreskrifter om lägsta godtagbara miljö kvaliteten. Utgångspunkten för en miljö kvalitetsnorm är de högsta föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor eller miljön tål.

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) om miljö kvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft beskrivs dels föroreningsnivåer som inte får överskridas eller som får överskridas endast i viss angiven utsträckning, dels föroreningsnivåer som "ska eftersträvas".

Situationen gällande förekomsten av partiklar i luften i Visby skiljer sig något från andra städer med liknande trafikmängd. På Gotland används inte salt för halkbekämpning, vilket leder till att vägar sandas (sandmaterial med hög andel kalk), vilket har visat sig ge upphov till många små partiklar i luften. Detta gör att partikelhalten är högre i luften i Visby än i andra städer av samma storlek, och periodvis överstigs miljö kvalitetsnormen för luft. Ett åtgärdsprogram har därför tagits fram av miljö- och byggnämnden och fastställts av Regionfullmäktige (*Åtgärdsprogram för minskning av skadliga partiklar (PM10) i Visby, miljö- och byggnämnden 2019-09-23*). Programmet syftar till att sänka partikelhalten i Visby. Analyser visar att halterna av små partiklar (PM10) är höga vid större infarts- och genomfartsvägar i Visby, men avtar snabbt med

avståndet från vägbanan. De högsta halterna av partiklar (PM₁₀) i Visby förekommer under våren. Anledningen till de höga partikelhalterna under våren är uppvirvling av damm som ansamlats under vintern vid vägbanan. De fina partiklarna uppkommer bland annat när fordonsdäck maler ner vägsanden och vid dubbdäcksslitage av vägbanan. För att reducera partiklarna föreslår åtgärdsprogrammet en kombination av de vanliga åtgärderna: hastighet, dubbdäcksandel, städning och/eller dammbindning. Halkbekämpning har skett med material som innehåller mycket kalk. Som en del av det upprättade åtgärdsprogrammet kommer granitkross att användas under vintern 2023/2024, med förhoppningen att minska mängden slitagepartiklar.

Enligt miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM₁₀) i utomhusluft är det inte tillåtet att årsmedelvärdet överstiger 40 µg/ m³ eller att dygnsmedelvärdet överstiger 50 µg/ m³ under mer än 35 dygn per kalenderår. Utifrån modelleringen som har gjorts i åtgärdsprogrammet, utifrån befintlig mätstation beräknas årsmedelvärdet i dagsläget uppgå till 24 µg/ m³ och dygnsmedelvärdet som 90-percentil till 48 µg/ m³ vid gatorna kring planområdet. Det innebär att miljö kvalitetsnormen för luft inte överskrids vid planområdet sett över året och ligger strax under dygnsmedelvärdet som 90-percentil.

2012 beslutade regeringen om preciseringar och etappmål i miljömålssystemet, svenska miljömål, som inte anger gränser för vad människan tål utan istället redovisar vad vi i Sverige anser vara eftersträvsvärda mål. Målet för luft har satts med hänsyn till känsliga grupper, såsom barn och astmatiker, och anger haltnivåer som inte överskrider lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Miljö kvalitetsmålet "Frisk Luft" för partiklar överskrids redan idag vid planområdet.

Förändringar

En luftutredning har tagits fram för att beskriva projektets påverkan på luftkvaliteten inom och utanför planområdet (*Luftutredning,, Sweco, 2023-11-13*). I beräkningarna har hänsyn inte tagits till de föreslagna åtgärder som fastställts i Region Gotlands åtgärdsprogram. Region Gotland arbetar aktivt med åtgärder i åtgärdsprogrammet, vilket bedöms kunna leda till bland annat minskad dubbdäcksandel och därmed minskade partikelutsläpp och reducerade partikelhalter. Beräkningar har således varit konservativa.

Resultatet från beräkningarna visar att halterna för partiklar som PM₁₀ blir något högre i gaturummet längs Solbergagatan efter genomförandet av detaljplanen och utbyggnaden, miljö kvalitetsnormerna överskrids dock inte vid varken närmaste fasad till planområdet eller gång- och cykelväg. Anledningen till att partikelhalterna ökar något är på grund av den ökande prognosticerade trafiken samt att gaturummet blir något mer slutet längs Solbergagatan. Inom planområdet antas miljö kvalitetsnormerna klaras både i "nuläget" och för beräknade framtidsscenario. Byggnaderna antas ha en reducerande effekt på partikelhalten, genom att verka som en avskärmade barriär. Resultatet från spridningsberäkningarna visade således att detaljplanen innebär att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft inte överskrids.

m₄

Utredningen visar även att miljö kvalitetsmålet "Frisk Luft" försämrats något efter utbyggnad. Då miljö kvalitetsmålet "Frisk Luft" för partiklar överskrids vid planområdet så ska luftintag på bebyggelsen närmast Solbergagatan placeras på den sidan av huset som inte vetter mot Solbergagatan alternativt på taknivå(m₄), för att ge goda möjligheter för en bra inomhusluft.

MKN Vatten

Förutsättningar

EU:s ramdirektiv för vatten som antogs år 2000 anger vad EU-länderna minst ska klara vad gäller vattenkvalitet och tillgång på vatten. Det kompletteras av särskilda direktiv om prioriterade ämnen och om grundvatten. I Sverige infördes direktivet i svensk lagstiftning år 2004 i huvudsak i kapitel 5 i Miljöbalken, vilket handlar om miljö kvalitetsnormer (MKN). Normerna för vatten beslutas i förordningar eller föreskrifter och delas upp i ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Ytvatten bedöms i kategorierna ekologisk och kemisk status och grundvatten i kvantitativ och kemisk status.

En plan som försämrar eller äventyrar möjligheten att uppnå MKN för sina vattenrecipienter får inte antas enligt Plan- och bygglagen och det så kallade försämringsförbudet i Miljöbalken.

Ytvattenrecipienten för avrinningsområdet är Gotland nordvästra Kustvatten. Vattenförekomst, CD: SE574520-182151.

	Ekologisk status	Kemisk status
MKN	God ekologisk status 2039	God kemisk ytvattenstatus
Status	Måttlig	Uppnår ej god

Grundvattenrecipienten för planområdet är Mellersta Gotland – Visby, vars kvantitativa status är god men kemiskt otillfredsställande. Föroreningarna består av höga halter bly och dioxin där huvudföroreningen är dioxin, samt av halter över riktvärdet för PFAS. Statusen för MKN grundvatten kan antingen vara god eller otillfredsställande. (VISS statusklassning 2016-2021).

Vattenskyddsområde

Området ligger inom sekundär zon för Visby vattenskyddsområde. Sårbarheten på platsen är låg (klass 4 sårbarhetskartan). Trafikdagvatten och liknande förorenat dagvatten tillåts ej infiltrera, utan ska renas och fördröjas i täta anläggningar och därmed minska påverkan på vattenskyddsområdet innan bortledning i befintligt dagvattennät.

Förändringar

En dagvattenutredning har utförts inom ramen för planarbetet. Dagvattenutredningen redovisar hur fördröjning och rening av dagvatten anordnas inom planområdet. Föreslagen dagvattenhantering säkerställer så att varken näringsämnen eller föroreningar förs vidare till recipienter och följer Region Gotlands dagvattenhandbok, se mer under rubrik *Teknisk försörjning-dagvatten*.

Vattenskyddsområde

Ett genomförande av detaljplanen innebär att andelen hårdgjord yta minskar och att markens genomsläpplighet ökar. Vägvattnen hålls separerat från gårds- och takvattnen vid omhändertagandet. Trafikdagvattnen ska renas och fördröjas i täta anläggningar för att säkerställa ett hållbart omhändertagande med god reningseffekt.

Alla omfattande grävings- och schaktarbeten ska anmälas till enheten för hälso- och miljöskydd vid samhällsbyggnadsförvaltningen om arbeten sker inom sekundärt vattenskyddsområde. Losstagning av berg ska ske med försiktiga metoder med hänsyn till vattenskyddsområdet.

Solförhållanden

Planen möjliggör flerbostadshus i en trevåningsskala. Bebyggelsen bedöms inte generera påtagliga skuggstörningar på omgivningen.

Gårdarna kommer att bli placerade i norrläge, vilket är nödvändigt ur bullersynpunkt. Det medför att solinstrålningen på gårdarna blir begränsad under vinterhalvåret. Under sommaren finns tillgång till sol på gårdarna. Under vårdagsjämningen har de flesta fasader tillgång till både sol och skugga under någon del av dygnet, med undantag för några hörnlägen. Anpassningar av planlösningar bör göras med hänsyn till platsens förutsättningar. Större lägenheter (över 35 m²) som har fasad mot Solbergagatan kommer troligen behöva vara genomgående av bullerskäl, vilket också är positivt för solinstrålningsförhållandena.



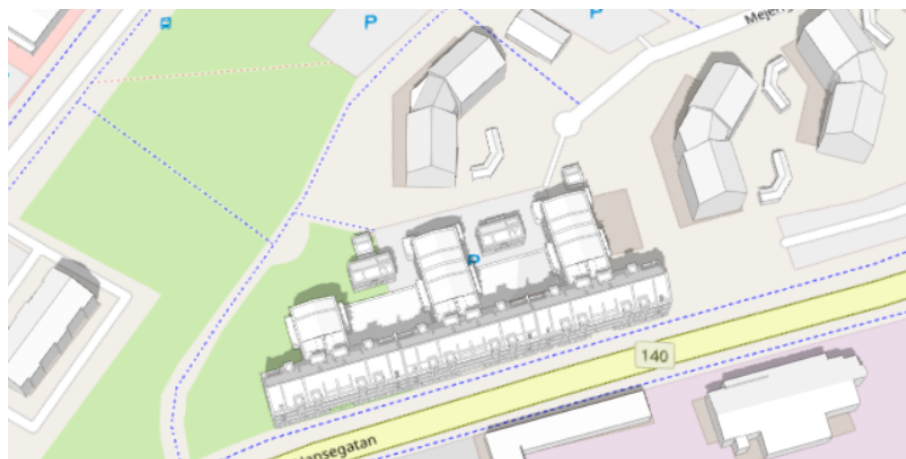
Sol- och skuggförhållanden klockan 8:00, 15 mars



Sol- och skuggförhållanden klockan 12:00, 15 mars



Sol- och skuggförhållanden klockan 16:00, 15 mars



Sol- och skuggförhållanden klockan 12:00, 15 juni

Klimatpåverkan

Området har ett centralt läge, det finns goda förutsättningar att nå flera målpunkter med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.

Planen tar tillvara på det centrala läget och möjliggöra ett effektivt markutnyttjande. Gården kan till exempel användas för flera syften: ekosystemtjänster, vistelseyta och underjordisk parkering.

Klimatanpassning

Klimatet förväntas förändras med högre temperatur, ökad nederbörd i kombination med torra samt stigande havsnivåer. Högre temperaturer medför värmeböljor. Detaljplanen ger exploatören möjlighet att utforma genomgående lägenheter, vilket är att eftersträva då det ger möjlighet att skapa korsdrag.

Grönska och träd bryter upp hårdgjorda ytor och förbättrar områdets motståndskraft mot värmeböljor och skyfall. Det är därför viktigt att sträva efter så mycket grönska som möjligt inom kvarteret. Förutom att detaljplanen reglerar att parkering inte får ske på stora delar av gården och att det ska finnas tillräckligt jorddjup för att växter ska trivas så regleras även att gårdsytor inte får hårdgöras. Detta ger förutsättningar för att exploatören ska kunna anordna en grönskande gårdsmiljö.

Planen berörs inte av stigande havsnivåer då området ligger högt över havet.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dagvatten

Förutsättningar

Området ligger inom yttre vattenskyddsområde. Sårbarheten är låg (klass 4 sårbarhetskartan). Kvartersmarken är idag huvudsakligen hårdgjord. På fastigheterna Visby Järnvägen 5 och 8 saknas dagvattenanslutning och dagvatten ytavrinner idag västerut och översilas på intilliggande gräsyta på Visby Hällarna 1:7. Området ingår i Gotlands nordvästra kustvattens avrinningsområde. VA-ledningar finns i kringliggande gator. Inom fastigheten finns spill- och dagvattenledningar. Området ligger inom sekundär vattenskyddzon.

Förändringar

Ett genomförande av detaljplanen medför att hårdgjorda ytor inom befintlig kvartersmark minskar samt att fördröjning och ett omhändertagande av dagvattnet skapas, vilket inte finns idag. Dagvattenflödet från planområdet bedöms därför kunna minskas avsevärt efter planens genomförande jämfört med nuläget. Huvudprincipen för den dagvattenhantering som föreslås är att dagvattnet renas och fördröjs nära den yta där det uppstår. Dagvatten från kvartersmarken kommer att hanteras inom kvartersmarken och dagvatten

från den allmänna platsmarken kommer att omhändertas inom allmän platsmark.

Den dagvattenutredning som har tagits fram redovisar de lösningar som är aktuella i planområdet för att kunna fördröja och rena dagvatten inom planområdet (*Dagvattenutredning, reviderad 2024-01-19*). De lösningar som dagvattenutredningen lyfter fram följer Region Gotlands dagvattenhandbok. Med den föreslagna principen för dagvattenhantering skapas goda förutsättningar för att byggnation i enlighet med detaljplanen inte ska påverka recipientens vattenkvalitet negativt.

Detaljplanen innebär att det befintliga område som idag utgörs av verksamhetsbyggnader, parkeringsytor och gröna ytor ersätts med ett bostadskvarter med bostadsgård och inslag av verksamheter.



b₁₀

b₁₁

Stora delar av kvartersmarken kommer att bebyggas och ett underjordiskt garage kommer att byggas under större delen av gården. Inom planområdet behöver därför yta avsättas för dagvattenmagasin, vilket görs i enlighet med dagvattenutredningen (**prickmark, b₁₀**). På denna yta får parkering ske förutsatt att dagvatten leds till en översilningsyta innan det når förbindelsepunkt för fördröjning (**b₁₁**). För att ge förutsättningar för en grönskande karaktär på bostadsgården får större delen av gården inte hårdgöras och bjälklagskonstruktionen ska dimensioneras så att växtlighet har goda förutsättningar att frodas. På ytan som inte får hårdgöras får parkering för motorfordon inte anordnas. De föreslagna fördröjningsmetoderna uppfyller kravet på rening och kan fördröja minst 20 mm regn som faller på hårdgjorda ytor.

Ändrad lovplikt

Villkor för startbesked

Marklov krävs även för åtgärder som påverkar markens genomsläpplighet (**ändrad lovplikt**) och startbesked får inte ges för bostäder och verksamheter förrän anläggningar för dagvattenhantering har kommit till stånd (**villkor för startbesked**).

En övergripande höjdsättningsplan ingår i dagvattenutredningen för både marken och färdigt golv i byggnader. Höjdsättningsplanen visar hur dagvatten kan avrinna ytligt vid extrema skyfall när dagvattensystemen går fulla och ansamlas på angivna platser på ett sätt som inte skadar eller orsakar olägenheter för människor, byggnader och miljö.

Höjdsättningsplanens föreslagna höjder är inte införda på plankartan, för att detaljplanen inte ska hindra alternativa lösningar och framtida justeringar av mark i samband med projektering av bebyggelse och platser.

Exploateringsavtalet omfattar krav på att exploatören vid planering och utförande av dagvattenanläggningen ska följa anvisningarna i regionens Dagvattenhandbok.





En möjlig placering av soprum är markerad med röd ring.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Inledning

Denna del av planbeskrivningen redogör för hur detaljplanen är tänkt att genomföras. Här redovisas de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Beskrivningen har ingen självständig rättsverkan utan fungerar som vägledning vid planens genomförande. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår i stället av plankartan och planbestämmelserna. Beskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planarbetet för planområdet kommer att bedrivas enligt följande preliminära tidplan:

Beslut om antagande: andra kvartalet 2024

Genomförandetid

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från den dag då regionens beslut om antagande vinner laga kraft. Genomförandetiden har bestämts mot bakgrund av att det är angeläget att detaljplaner genomförs relativt snabbt och att genomförandetiden inte ska utgöra ett hinder vid nödvändiga förändringar i en nära framtid. Rådande fastighetsindelning får anses okomplicerad och det finns inte heller i övrigt några hinder ur fastighetsbildningssynpunkt för ett snabbt genomförande av detaljplanen.

Under genomförandetiden finns en garanterad byggrätt enligt detaljplanen. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men det finns ingen garanterad rätt att erhålla bygglov, rivnings- eller marklov. Regionen kan

efter genomförandetidens utgång ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägaren då får någon ersättning.

Markägoförhållanden och marktilldelning

Planområdet omfattar fastigheterna Visby Järnvägen 5 och Visby Järnvägen 8 samt del av fastigheten Visby Hällarna 1:7. Visby Järnvägen 5 ägs av Stationen i Visby AB och Visby Järnvägen 8 ägs av Centralen Fastighetsförvaltning AB. Övrig mark som berörs ägs av regionen.

Berörd mark från Visby Hällarna 1:7 ska enligt beslut i Regionstyrelsen (§221 2018-08-30) säljas till Centralen Fastighetsförvaltning AB, exploatören, för ett genomförande av planförslaget. Avsikten är att de i planförslaget ingående fastigheterna ska utgöras av en enda exploateringsfastighet. Detta innebär att verksamheter och bostäder inom området kommer att ha samma ägare.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Regionen är huvudman för allmän plats. Det innebär att regionen ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet. Allmän plats inom planområdet omfattas av PARK.

Respektive fastighetsägare ansvarar för byggande, drift och underhåll inom kvartersmark samt för fastighetsbildning. I det här fallet är det Centralen Fastighetsförvaltning ABs ansvar i samband med genomförandet av detaljplanen. Kvartersmark inom planområdet omfattas av BOSTÄDER och CENTRUM.

Utbyggnad inom kvartersmark kan påbörjas först när detaljplanen har vunnit laga kraft och när förutsättningarna för infrastrukturen är säkerställd. Enskilt byggande kan påbörjas av fastighetens ägare efter det att bygglov beviljats och beslut om startbesked har fattats. Konkret innebär det bland annat att Centralen Fastighetsförvaltning AB ansvarar för att den fastighet som ombildas bebyggs och att anslutningar till den allmänna gatan ordnas, att den ansluts till det regionala VA-ledningsnätet, att den ansluts till fjärrvärme, elnätet, tele/fiber och dylikt, att såväl bil- som cykelparkering iordningställs liksom gårdsmiljön. Samordning ska ske med berörda ledningsägare, Teknikförvaltningen, VA-avdelningen och Park- och trafikavdelningen vad gäller infrastrukturen för området.

Avtal

Plankostnadsavtal har tecknats mellan Centralen Fastighetsförvaltning AB och regionen, vilket innebär att någon planavgift inte ska utgå vid bygglov.

Regionen har antagna riktlinjer för hur markanvisning ska ske och på vilket sätt exploateringsavtal ska upprättas.

Regionen markanvisade genom direktanvisning den mark inom Visby Hällarna 1:7 som i planförslaget är utlagt som kvartersmark till Centralen Fastighetsförvaltning AB i enlighet med beslut av Regionstyrelsen 2016-04-28. Markanvisningen är en överenskommelse mellan regionen och Centralen Fastighetsförvaltning AB som ger denne ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor samt i samarbete med regionen utveckla ett byggprojekt inom aktuellt markområde. Regionstyrelsen godkände 2018-08-30 (RS § 221) upprättat markanvisningsavtal med Centralen Fastighetsförvaltning AB. Regionstyrelsen har därefter godkänt förlängning av

markanvisningsavtalet 2020-06-17 (RS § 189), 2021-06-16 (RS § 211), 2022-06-16 (RS § 206), och ytterligare en gång 2023-06-13. Det innebär att markanvisningsavtalet nu gäller till och med 2024-08-31.

Exploateringsavtal ska upprättas när regionen inte äger marken eller delvis äger marken, som ska exploateras. Exploateringsavtal ska upprättas mellan regionen och Centralen Fastighetsförvaltning AB för att säkerställa genomförandet av detaljplanen. I avtalet regleras frågor kring genomförandet, marköverlåtelse, fastighetsbildning, parternas respektive åtaganden, gemensamma mål, ansvarsfördelningen av kostnader samt projektspecifika spörsmål. Avtalsförhandlingar inleds under arbetet med upprättandet av detaljplanen och inför detaljplanens antagande ska avtalet vara undertecknat av exploatören och godkänt av Regionstyrelsen.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

För att ett genomförande av detaljplanen ska vara möjligt behöver den del av fastigheten Visby Hällarna 1:7 som utgör kvartersmark överföras genom fastighetsreglering till Visby Järnvägen 8. Därefter behöver Visby Järnvägen 5 överföras till Visby Järnvägen 8 för att kvartersmarken på så sätt ska kunna utgöras av en fastighet, en så kallad exploateringsfastighet.

Servitut och ledningsrätt

Fastigheterna Visby Järnvägen 5 och 8 belastas av kraftledningsservitut (akt D201600587536:1.1 och D201600550876:1.1) till förmån för fastighet Othem Cementen 3. I samband med genomförandet av detaljplanen kommer de områden som belastas av servituten och som inte ligger inom område som i plankartan har angivits med u (underjordiska ledningar) behöva flyttas.

Fastigheten Visby Järnvägen 5 belastas av vägservitut (akt 09-VIS-829.1) till förmån för Visby Järnvägen 8. I samband med fastighetsreglering av aktuella fastigheter behöver servitutet upphävas.

Rätten till gång- och cykelväg (angivet x-område på plankartan) inom planområdet ska säkerställas genom servitut till förmån för den regionägda fastigheten Visby Hällarna 1:7.

Placering av kommunala ledningar inom kvartersmarken, genom servitut alternativt ledningsrätt, kan ske inom område som i plankartan har angivits med **u₁**.

u₁

Fastighetsrättsliga konsekvenser för berörda fastigheter

Fastighet	Åtgärd	Konsekvens	Ansvar
Visby Hällarna 1:7	Fastighetsreglering av kvartersmark till fastigheten Visby Järnvägen 8	Kostnader för Lantmäteriförrättning uppstår i samband med fastighetsreglering	Exploatören ansöker om lantmäteriförrättning. Lantmäteriförrättning bekostas av exploatören.
Visby Hällarna 1:7	Bildande av servitut inom x-område	Kostnader för inskrivning alternativt lantmäteriförrättning uppstår i samband med bildande av servitut	Regionen ansöker om inskrivning alternativt lantmäteriförrättning. Kostnaderna för inskrivningen alternativt lantmäteriförrättningen betalas av regionen
Visby Järnvägen 5	Fastighetsreglering av kvartersmark till fastigheten Visby Järnvägen 8	Kostnader för Lantmäteriförrättning uppstår i samband med fastighetsreglering	Exploatören ansöker om lantmäteriförrättning. Lantmäteriförrättning bekostas av exploatören.
Visby Järnvägen 5	Upphävning/ändring av servitut	Kostnader för Lantmäteriförrättning uppstår i samband med upphävning/ändring av servitut.	Exploatören ansöker om lantmäteriförrättning. Lantmäteriförrättning bekostas av exploatören.

Ekonomiska frågor och konsekvenser

Regionens investeringsekonomi

Eftersom planprogrammet avser hela kvarteret Järnvägen och omfattar totalt tre detaljplaner och närområdet utanför kvarteret Järnvägen ska det ses i ett sammanhang. Kostnadsposterna för regionen för respektive detaljplan består av varierande åtgärder för de olika detaljplanerna. Åtgärderna avser exempelvis arkeologiska utredningar, geotekniska undersökningar,

markundersökning med tillhörande sanering av förorenad mark, fastighetsbildning, iordningställande av allmän platsmark med mera.

För det aktuella planförslaget får regionen kostnader för utbyggnad och ombyggnader av anläggningar inom allmän plats med kommunalt huvudmannaskap det vill säga parkmark, anläggande av gång- och cykelväg samt flytt av befintliga ledningar. Kostnaderna finansieras genom intäkter från fastighetsförsäljning som regleras i avtal med exploatören.

Regionen får även kostnader för utredningar och undersökningar samt sanering av förorenad mark. Kostnaderna finansieras genom intäkter från fastighetsförsäljning som regleras i avtal med exploatören.

Regionen genom teknikförvaltningen får kostnader för utbyggnad av nya VA-ledningar samt nya anslutningspunkter, vilket finansieras genom uttag av anslutningsavgifter enligt gällande VA-taxa.

För det aktuella planområdet får regionen intäkter för den del av Visby Hällarna 1:7 som blir kvartersmark för bostadsändamål/centrumverksamhet.

Regionens drifts- och förvaltningsekonomi

Regionen genom teknikförvaltningen får ökade kostnader för drift och underhåll av parkmark, i huvudsak hänförligt till skötsel av gång- och cykelvägen.

Drift och underhåll av allmänna platser och anläggningar (gator, torg, parker, med mera) bekostas med skattemedel.

Drift och underhåll av vatten- och avlopp finansieras genom brukningsavgifter enligt gällande VA-taxa.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören bekostar samtliga åtgärder inom den egna kvartersmarken. Exploatören får vidare utgifter för bygglov, lantmäteriförrättning, anslutningsavgifter till el-, tele/bredband-, fjärrvärme och VA-ledningar, eventuell flytt av befintliga ledningar med mera.

I försäljningspriset som exploatören betalar för den del av Visby Hällarna 1:7 som blir kvartersmark ingår exploateringsbidrag till regionen för anläggningar som utförs inom allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Exploatören får inkomster i samband med försäljning och uthyrning av sina skapade bostäder och lokaler.

Tekniska frågor

Gator, gång- och cykelvägar samt utfart

I enlighet med det antagna programmet för kvarteret Järnvägen ska en rad olika åtgärder göras inom och i anslutning till kvarteret. Bland annat ska en ny gång- och cykelväg anläggas längs med den sida av Söderväg som angränsar kvarteret Järnvägen. Ombyggnad av Söderväg sker för att skapa ett säkrare och mer ändamålsenligt gatutrymme och för att minska genomfartstrafiken via Söderväg. I samband med ombyggnaden kommer även en översyn av befintlig allé att göras. Gång- och cykelvägen längs med Kung Magnus väg

kommer också att kompletteras med den mindre del som återstår för att sammanbinda kvarteret Järnvägen med busstationen och Östercentrum.

Inom planområdet ska en ny gång- och cykelväg anläggas som ansluter befintlig gång- och cykelväg inom Järnvägsparken med Mejerigatan. Trafiksäker utformning av gång- och cykelvägen inom x-område säkerställs i exploateringsavtalet. Det kommer även att anläggas ett gång- och cykelstråk mellan Mejerigatan och Solbergagatan, i planområdets östra del.

Anläggande av gator, gång- och cykelvägar som utgörs som allmän plats utförs av regionen och bekostas av berörda exploatörer inom kvarteret.

In- och utfart sker från Mejerigatan som framgår av planförslaget. Höjden på det befintliga gatunätet är utgångspunkten för planeringen av in- och utfarter till planområdet.

Trafik

Trafiksäkerhetsåtgärder och hastighetsdämpande åtgärder som föreslås i det antagna programmet för kvarteret kommer att ske vid övergångsställe vid Söderväg och Peder Hardings väg och korsningen Peder Hardings väg och Söderväg och om utrymme medges även vid busshållplatsen på Söderväg.

Park

ordningställande av parkområde inom kvarteret som utgörs som allmän plats och flytt av ledningar ska utföras av regionen och bekostas av berörda exploatörer inom kvarteret.

Parkering

Parkering för boende och verksamheter ska ske inom kvartersmark. Antalet parkeringsplatser ska uppfylla fastställd parkeringsnorm för att bygglov ska medges.

Eftersom tillräckligt antal parkeringsplatser i markplan inte är möjligt att anlägga i en omfattning för att klara parkeringsbehovet för planområdet måste behovet lösas genom att exploatören anlägger och bekostar ett underjordiskt garage. Det är en förutsättning för genomförandet av detaljplanen.

Parkeringsplatser för funktionshinderade placeras i förhållande till bostäderna på ett sådant sätt att de uppfyller gällande avståndskrav.

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom regionens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Visby Järnvägen 5 och 8 är anslutna till allmänna VA-nätet. Planförslaget medger annan användning, vilket kräver en skriftlig anmälan för anslutning av det nya området till VA-nätet. Ledningar ska dimensioneras och anläggas enligt gällande normer. Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten.

För användande av allmänna VA-anläggningar gäller i övrigt vad som föreskrivs i lagen om allmänna vattentjänster eller annan författning och allmänna bestämmelser för brukande av allmän vatten- och avloppsanläggning (ABVA) antagna av regionfullmäktige för Region Gotland. Av ABVA framgår leveransförutsättningar och vattentryck för de allmänna ledningarna.

Exploatören ska kontakta teknikförvaltningen, VA-avdelningen, för att få uppgift om lägsta höjd på färdigt golv för att anslutning med självfall ska

tillåtas, det vill säga för att undvika uppdämning i det allmänna VA-systemet. Inför byggnation ska exploatören kontakta regionen, teknikförvaltningen, VA-avdelningen för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Dagvatten

En allmän dagvattenledning löper genom det område som genom försäljning ska överlåtas till exploatören. Ledningen ska flyttas till parkområdet i planförslaget. Regionen ansvarar för flytten av ledningen. Kostnaderna finansieras genom intäkter från fastighetsförsäljning som regleras i avtal med exploatören. Om alléträden flyttas och placeras intill denna ledning eller i närhet av andra ledningar så behöver en rotspärr anläggas mellan träden och ledningarna. Detta för att hindra att rötternas utbredning medför att biotopskyddet kan hindra framtida markingrepp som krävs för underhåll av ledningarna. Eventuellt anläggande av en rotspärr ska dokumenteras noga.

Enligt Region Gotlands VA-strategi ska dagvattenflöden reduceras och regleras så att belastning på ledningsnät och recipienter begränsas. Läs mer om planerad dagvattenhantering under rubrik *Teknisk försörjning-dagvatten*.

Övriga ledningar

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Om omläggning av ledningar blir aktuellt ska avtal tecknas mellan ledningsägaren och exploatören, innan detaljplanen antas, för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ansökan om ledningsrätt eller liknande.

EI

Elledningar finns inom och i anslutning till planområdet. Anslutning till elnätet anvisas av GEAB. En högspänningskabel löper genom det område som genom försäljning ska överlåtas till exploatören. Ledningen ska flyttas till parkområdet i planförslaget. Upprättat avtal mellan regionen och GEAB reglerar ansvar och kostnader för flytten av ledningen.

Fjärrvärme

Fjärrvärmeledning finns inom och i anslutning till planområdet. Anslutning till fjärrvärmenätet anvisas av GEAB. Ny byggnation kan anslutas till det befintliga fjärrvärmenätet.

Tele

Teleledningar finns inom och i anslutning till planområdet. Anslutning till telenätet kan anvisas av Skanova AB.

Fiber

Fiberledningar finns inom och i anslutning till planområdet. Anslutning till fibernät kan anvisas av berörd operatör.

Markmiljö

För att möjliggöra bostadsbebyggelse kommer sanering att bli nödvändig inom delar av det område som är aktuellt inom Visby Hällarna 1:7. Kompletterande kontroller i entreprenadskedet är nödvändiga eftersom föroreningar förekommer punktvis. Samråd om eventuella ytterligare behov av åtgärder ska ske med tillsynsmyndigheten. I egenskap av markägare ansvarar regionen för att sanering genomförs inom Visby Hällarna 1:7. Exploatören ansvarar för att sanering genomförs inom Visby Järnvägen 5 och 8.

Geoteknik

De utförda geotekniska utredningarna som utförts anger grundläggningsförhållandena för kommande byggnation och underjordiskt garage.

Garage behöver byggas tätt för att hindra inläckage av vatten som strömmar på berget. Ytlig grundläggning bedöms kunna utföras enligt konventionella metoder med hel kantförstyvad bottenplatta eller separata grundplattor, lämpligtvis direkt på kalkstensberget eller på nytillförd fyllningsjord.

En dagvattenledning korsar den centrala delen av undersökningsområdet, med fall åt nordväst. Ledningen är förlagd i ett bergschakt cirka 2,5 meter under markytan. Kalkstensberget kan vara mer eller mindre uppsprucket kring schaktet. Hänsyn till detta befintliga schakt och eventuellt behov av kompletterande geotekniska undersökningar, avseende detta och andra skäl, bestäms i samband med detaljprojekteringen av nya geokonstruktioner inom det aktuella området.

De geotekniska utredningarna rekommenderar att losstagnation av berg sker med försiktiga metoder vid grundläggning av underjordskonstruktioner. Det innebär att konventionell sprängning och spettning bör undvikas.

Vid användande av grundläggningsmetoder som riskerar att ge upphov till skadliga vibrationer ska vibrationsmätning utföras. Rekommendationer för vad som skall ingå i riskanalyser för vibrationer lämnas i de Svensk Standarderna SS 460 48 66, SS 02 52 11 samt SS 460 48 60 och bör innefatta inventering av berörd, befintlig bebyggelse kring arbetsområdet, utföra sprickbesiktning, ange tillåtna värden eller riktvärden för markvibrationerna samt lämna förslag till lämpliga platser för vibrationskontroll med hänsyn till vad som framkommit vid inventering av befintlig omgivande bebyggelse och med hänsyn till vald entreprenadmetod. Riskanalysen ska utföras i samråd med en sakkunnig. Om riskanalys avseende vibrationer visar att åtgärden kan komma att skada eller på annat sätt påverka ringmuren krävs tillstånd enligt 2 kapitlet i kulturmiljölagen.

Ändrad lovplikt

Planen har villkorats med att bygglov inte får ges för åtgärder som medför ingrepp i berget förrän en riskanalys avseende vibrationer i byggskedet har kommit till stånd (**ändrad lovplikt**). Det innefattar åtgärder som anläggande av garage, källare och ledningar. Det är möjligt att skjuta på redovisningen till startbeskedet om det är praktiskt motiverat (se PBL 9 KAP 37 a §).

Även om planerad bostadsbyggnation ligger inom lågriskområde för radon ska den utföras med radonskyddad konstruktion såvida inte särskild mätning kan påvisa att risk för påverkan inte finns.

Schaktning

Området ligger i det sekundära vattenskyddsområdet för Visby. Anmälan för schaktning ska därför ske till samhällsbyggnadsförvaltningen, enheten för miljö- och hälsoskydd.

Arkeologi

Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen.

Brandsäkerhet

Tillgängligheten för räddningstjänsten ska utformas enligt Boverkets byggregler (BBR 5:7) så att utrustning för utrymning och brandsläckning inte behöver bäras mer än 50 meter från uppställningsplats för brandfordon.

Följande krav ska uppfyllas för gång- och cykelvägen i den norra delen av planområdet så att räddningstjänsten kan använda den för att nå närmre byggnaden:

- Minst 3 meter fri vägbredd och minst 3,5 meter fri portalbredd (gäller även vid passage av utstickande byggnadsdelar, träd, buskar och liknande).
- Minst 4 meter fri höjd.
- Ett hårdgjort ytlager som klarar av ett axeltryck på minst 100 kN.
- Högsta längd lutning om 8 %, högsta tvärfall om 2 %.
- Ska vinterväghållas.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Natur- och kulturvärden

Stadsbild

Planen bedöms bidra till en mer sammanhållen stadsbild och att Solbergagatan får mer karaktären av stadsgata än trafikled.

Riksintressen

Hela Gotland är av riksintresse enligt 4 kap 2 § miljöbalken. Åtgärder får inte innebära att Gotlands samlade natur- och kulturvärden påtagligt skadas.

Planen bedöms inte innebära betydande negativ påverkan på riksintresset för Visby innerstad. Kompletteringen påverkar inte gravarna och upplevelsen av en obebyggd zon utanför murarna. Bebyggelsen begränsas i höjd för att inte bli för dominant i förhållande till sin historiska omgivning. Bebyggelsen ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet för att bidra till en värdig övergång från innerstaden. Infartsvägarna Söderväg och Peder Hardings väg påverkas inte av ett genomförande av detaljplanen.

Området ligger inom Försvarmaktens stoppområde för höga objekt, men påverkas inte då bebyggelsens höjd begränsas. Planen bedöms inte påverka några övriga riksintressen.

Världsarv

En Heritage Impact Assessment (HIA) utfördes 2015 för att bedöma konsekvenser av programmet för Järnvägen. HIA:n bedömde att programmet skulle medföra liten till måttlig påverkan på världsarvet. Den positiva aspekten bedömdes vara att utvecklingen förstärker Södervägs karaktär som infart till Visby och att attraktiviteten vid Söderport kan öka. Den negativa aspekten bedömdes vara att upplevelsen av den historiska skillnaden mellan ytter- och innerstaden försvagas samt att siktlinjer från längre avstånd byggs för.

Det är högst troligt att samtida byggnadskultur och gestaltningsideal kommer att präglade den nya bebyggelsen, så det blir lätt att uppfatta vad som är äldre bebyggelse och vad som har tillkommit under senare år. Den historiska

skillnaden mellan ytter- och innerstaden bedöms fortfarande vara läsbar efter ett genomförande av planen. Visby utanför murarna har förändrats mycket under det senaste seklet. Ett samtida tillägg kan ses som en del av den stadsutveckling som har pågått sedan historisk tid och fortsätter pågå. Planen bidrar positivt till en levande stad.

Ingen risk för påtaglig skada på världsarvet bedöms föreligga.

Naturvärden

Ett genomförande av planen innebär att en del av parken tas i anspråk. Det är en del av parken som saknar utpekade natur- eller kulturvärden. Parken bidrar till viss del med reglerande ekosystemtjänster genom att regnvatten från de hårdgjorda ytorna kan fördröjas och träden bidrar med skugga och vindskydd. Ekosystemtjänsterna kommer att finnas kvar i och med att bara en mindre del av parken tas i anspråk och den större delen lämnas orörd samt att nya grönytor kommer att tillkomma inom planområdet.

Den biotopskyddade allén kommer att flyttas inom kvartersmarken och därmed bevaras.

Sociala värden

Barn- och jämställdhetsperspektivet

Kvarteret ska utformas tryggt och tillgängligt. Närhet till kollektivtrafik, parker, lekplatser, skola och förskola ger goda förutsättningar för en bra livsmiljö för barn. Bostäderna ska ha tillgång till gemensamma uteplatser med plats för lek, sittplatser och grönska. Området är kopplat till gång- och cykelnätet. Goda möjligheter att passera genom planområdet kommer att finnas kvar.

Resurser och hushållning

God bebyggd miljö

Det centrala läget gör att befintlig infrastruktur kan utnyttjas. Planen gör det möjligt att använda marken mer effektivt än nuläget.

Hälsa och säkerhet

Trafik

Ett genomförande av detaljplanen bedöms medföra en liten lokal påverkan på biltrafiken. I ett större perspektiv ses det som positivt att förtäta i en central del av Visby, där det finns goda möjligheter att nå viktiga målpunkter till fots eller med cykel.

Byggnader ska uppföras så att trafikbuller från omgivande gator begränsas. Det bedöms finnas förutsättningar att ordna en gårdssida som uppfyller kriteriet för tyst sida.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Detaljplanen bedöms inte ge negativa konsekvenser för MKN vatten.

Vattenskyddsområde

Detaljplanen bedöms inte ge negativa konsekvenser för vattenskyddsområdet.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Detaljplanen bedöms ge en mindre negativ påverkan för miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft, men riskerar inte att värden överskrids.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag då planen vinner laga kraft.

(Se kapitel Genomförande – Organisatoriska frågor).

Medverkande tjänstemän

Felicia Klasson – Planförslag

Rebekka Gannholm – Genomförandefrågor

Lena Beckman – Plankarta

Oscar Lindster – Planförslag

Sara Lindh – Planförslag

Anna Rieem – Genomförandefrågor

Anna Odlinge- Bygglov

Maria James - Kulturmiljö

Johan Arvidsson – Park och träd

Jessica Libik Weki – Trafik

Gustaf Dehlin – Trafik

Håkan Wiginder – VA

Jonas Nilsson – Dagvatten

Claudia Maretic Castillo – Miljö

M.fl.

Medverkande konsult

Mikael Bäckman – Planeringsarkitekt på Sweco

Samhällsbyggnadsförvaltningen i Visby 2024-02-23

Sara Lindh

Enhetschef detaljplan
