



Förslag till detaljplan för Annelund

# Fastighet del av Visby Annelund 1:39 m.fl.

Region Gotland

## Samrådshandling

Ärendenr: MBN 2020/254

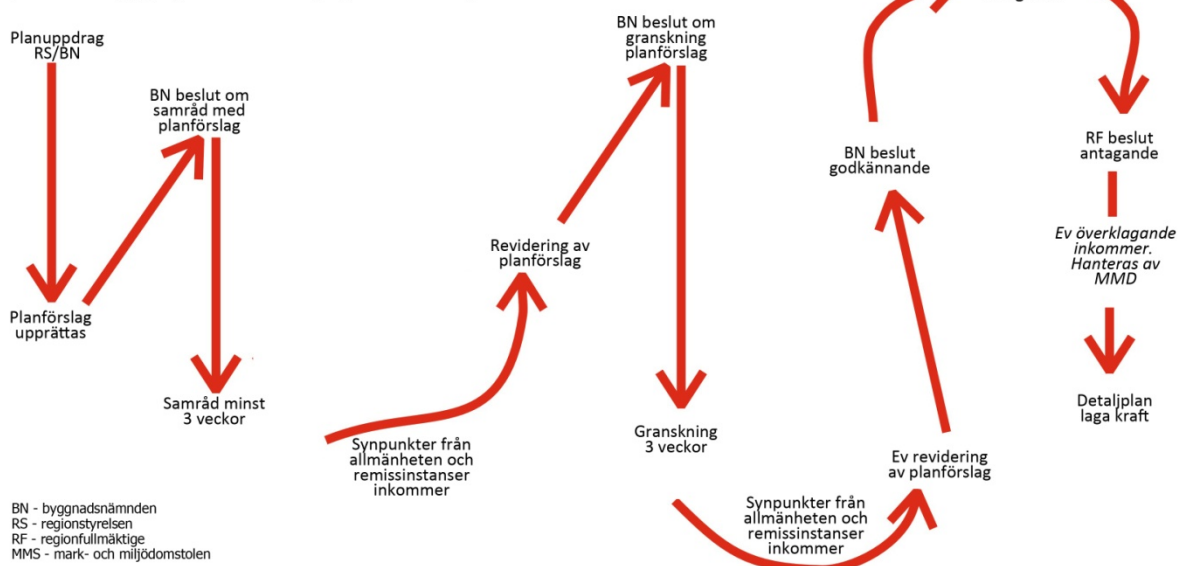
Samhällsbyggnadsförvaltningen i Visby 2023-03-28

En detaljplan är ett juridiskt bindande kontrakt mellan en kommun, markägare och grannar. Den reglerar vad såväl enskilda som myndigheter får och inte får göra inom ett markområde. Detaljplanen styr hur marken får användas (t ex för bostäder, handel, kontor, parkmark, gator), höjd på byggnader, storlek på byggnader, placering av byggnader, gång- och cykelvägar, ledningars placeringar mm.

Planläggning med detaljplan syftar till att mark och vattenområden används till de ändamål området är mest lämpat för. Lämpligheten bedöms med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. När kommunen tar fram en detaljplan görs det enligt en väl definierad process reglerad i plan- och bygglagen (PBL) med syfte att ge delaktighet för berörda, få fram så bra beslutsunderlag som möjligt och för att förankra förslaget.

Vid framtagande av en detaljplan kan kommunen välja mellan bl a *standardförfarande* eller *utökat förfarande*.

### UTÖKAT PLANFÖRFARANDE plan- och bygglagen 2010:900 ( 1 januari 2015)



#### Planförslaget är upprättat på;

Region Gotland  
Samhällsbyggnadsförvaltningen, enhet plan  
Besöksadress: Visborgsallén 19 i Visby  
Postadress: SBF, Graip 4, 621 81 VISBY  
Tfn 0498-269000vxl  
e-post: [registrator-MBN@gotland.se](mailto:registrator-MBN@gotland.se)  
hemsida: [www.gotland.se/byggabo](http://www.gotland.se/byggabo)

## Handlingar

### Planhandlingar

- Plan- och genomförandebeskrivning
- Plankarta

### Övriga handlingar

- *Undersökning om betydande miljöpåverkan, daterad 2020-10-27*
- *Miljökonsekvensbeskrivning, Tyréns, daterad 2023-03-08*
- *Dagvattenutredning, Tyréns, daterad 2023-02-23*
- *Bullerutredning, Tyréns, daterad 2023-02-24*
- *Risikanalys, Tyréns, daterad 2023-03-08*
- *Geoteknik, Projekterings-PM, PentaCon, daterad 2021-05-18*
- *Naturvärdesinventering, Ekologigruppen, daterad 2021-10-08*
- *Arkeologisk utredning, Gotlands museum, daterad 2022-11-03*

### Planuppdrag

Planen hanteras enligt PBL 2010:900 med utökat planförfarande då samhällsbyggnadsförvaltningen anser att:

- Ett större område tas i anspråk för industriområde som kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 5 § miljöbedömningsförordningen.

Beslut om planuppdrag fattades av Regionstyrelsen i Region Gotland den 12 juni 2019.

### Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att skapa en nytt industri- och verksamhetsområde norr om centrala Visby.

Detaljplanen möjliggör för en blandning av verksamheter, tekniska anläggningar, kontor, tillfällig vistelse och industri med småindustrikaraktär. Området beräknas ge utrymme för cirka 25-30 medelstora fastigheter.

### Bedömning av miljöpåverkan

När en kommun upprättar eller ändrar en detaljplan ska kommunen ta ställning till om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. För att ta reda på det ska en undersökning göras. Reglerna om undersökning finns i Plan- och bygglagens (PBL) 5 kapitel och Miljöbalkens (MB) 6 kapitel. Om undersökningen kommer fram till att planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska planen miljöbedömas. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Om detaljplanen bedöms kunna medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. En väl integrerad MKB-process skapar därmed förutsättningar för minskad miljöpåverkan.

Undersökningssamråd har genomförts och Länsstyrelsen Gotlands län, som i yttrande 2020-11-24 ställt sig bakom regionens bedömning att betydande miljöpåverkan kan antas, varför en MKB enligt kraven i MB har upprättats. Beslut om att ett genomförande av planen kan antas medföra betydande



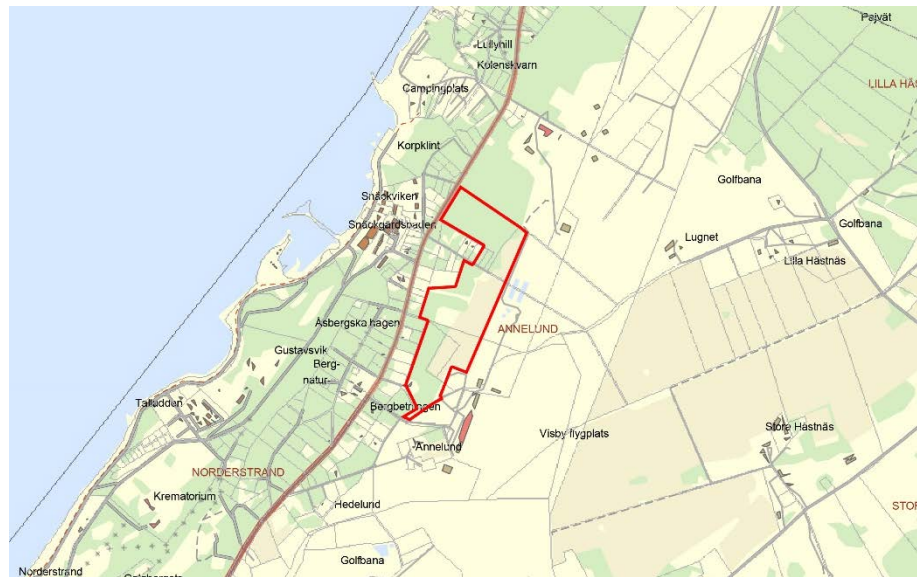
miljöpåverkan togs av Region Gotland 2021-03-26 i enlighet med 6 kapitlet 7§ MB.

## PLANDATA

### Lägesbestämning

Området ligger utanför Visby tätort i anslutning till Visby flygplats ungefär 3,5 km från Österport. Planområdet nås via Lummelunds väg (riksväg 149) och infarten till flygplatsen (väg 69).

### Översiktskarta



### Areal

Planområdet omfattar cirka 25 hektar. Planerat verksamhetsområde uppgår till cirka 14 hektar där bebyggelse placeras på befintlig åkermark och skogsmark.

### Planförslaget möjliggör:

Ändamål	Yta	Antal tomter
<i>Kvartersmark</i>		
Industri, Kontor, Tekniska anläggningar, Verksamheter och Tillfällig vistelse	12 hektar	Ca. 25
Anläggningar (dagvattendamm)	1700 m <sup>2</sup> - 4700m <sup>2</sup>	1
<i>Allmän plats</i>		
Gata	2,2 hektar	1
Gång- och cykelväg	4000 m <sup>2</sup>	1
Natur	10,4 hektar	1

### Markägoförhållanden

Planområdet omfattar fastigheterna Visby Annelund 1:39, 1:44, 1:45, 1:46, 1:71, 1:72, 1:149 och 1:150, som ägs av Region Gotland. Vägen Snäckhöjdsbotten ingår i samfällighet Visby Annelund s:3 som ligger inom planområdet.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktliga planer

I gällande översiktsplan för Gotlands kommun 2010-2025 anges att planområdet omfattas av befintliga fördjupade översiktsplaner. I Hela Visby - fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025 (antagen av fullmäktige 2009-12-14 § 172) har planområdet pekats ut för verksamheter – kontor, extern handel. I fördjupad översiktsplan Visby flygplats från 1991-12-16 anges markanvändning handel, kontor och civilt flyg inom planområdet.

### Detaljplaner

Aktuellt planområde har inte tidigare varit planlagt och saknar därmed detaljplan. Den aktuella detaljplanen angränsar inte till några andra detaljplanelagda områden. Planområdet avgränsas mot fastighetsgränser, vägar och naturområden.

### Strukturplan för Annelund

En Strukturplan för Annelund har tagits fram för planområdet, 2022-01-17. Strukturplanen utgör underlag till detaljplanen där övergripande struktur och utformning av den fysiska miljön har studerats. Region Gotland har fått en förfrågan om anläggande av ett så kallat symbioscenter inom planområdet. Med detta menas ett verksamhetsområde med ett kluster av företag och industrier där de olika aktörerna verkar i symbios med möjlighet till samutnyttjande och tillvaratagande av varandras restprodukter i syfte att uppnå energieffektivitet och hållbarhet. Området ska fungera som en katalysator för innovation och i symbiosen ingår därför gemensamma ytor för möten, erfarenhetsutbyten och verksamhetsöverskridande kompetensförsörjning. I området ska det finnas förutsättningar för delningsekonomi och cirkulärt tänkande.

### Kommunala beslut

Regionstyrelsen beslutade 2019-06-12 RS §209 om planuppdrag, med syfte att möjliggöra för industriverksamhet och kontor, inom fastigheten Visby Annelund 1:39 med flera. Förutsättningarna inför kommande detaljplan har sammanställts i Start- PM framtaget av Samhällsbyggnads- och teknikförvaltningen 2019-06-12. Bedömningen är att området har stöd i Regionens strategiska planering och är lämpligt för industriverksamhet i och med läget nära flygplatsen och utanför vattenskyddsområde. Närheten till bostadsbebyggelse innebär dock att området är mindre lämpligt för verksamheter som genererar störningar från buller och lukt.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Naturvärden

En naturvärdesinventering har tagits fram för planområdet inom ramen för arbetet med Strukturplan för Annelund. Området har inventerats i fält under juni och juli 2021 av Ekologigruppen på uppdrag av Region Gotland. Inget objekt har bedömts ha högsta naturvärde, klass 1. Fem objekt har bedömts ha högt naturvärde och utgörs av tidigare betesmarker respektive åkermark som

inte längre odlas. Område 3 utgörs av igenväxande alvarmark och omfattas av biotopskydd.

Fyra av de objekt som bedöms ha påtagligt naturvärde består av äldre tallskog på mager mark. Även den brukade åkermarken som upptar östra delen av inventeringsområdet bedöms ha påtagligt naturvärde eftersom ett flertal rödlistade fågelarter antingen häckar i anslutning till eller också födosöker på åkermarken. Område 10 utgörs av en oxelallé som antas var mellan 40 och 50 år gamla. Avverkning av alléträd kräver vanligen dispens från biotopskyddet. I Naturvärdesinventeringen konstateras att planteringen av oxelsträden inte omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna.

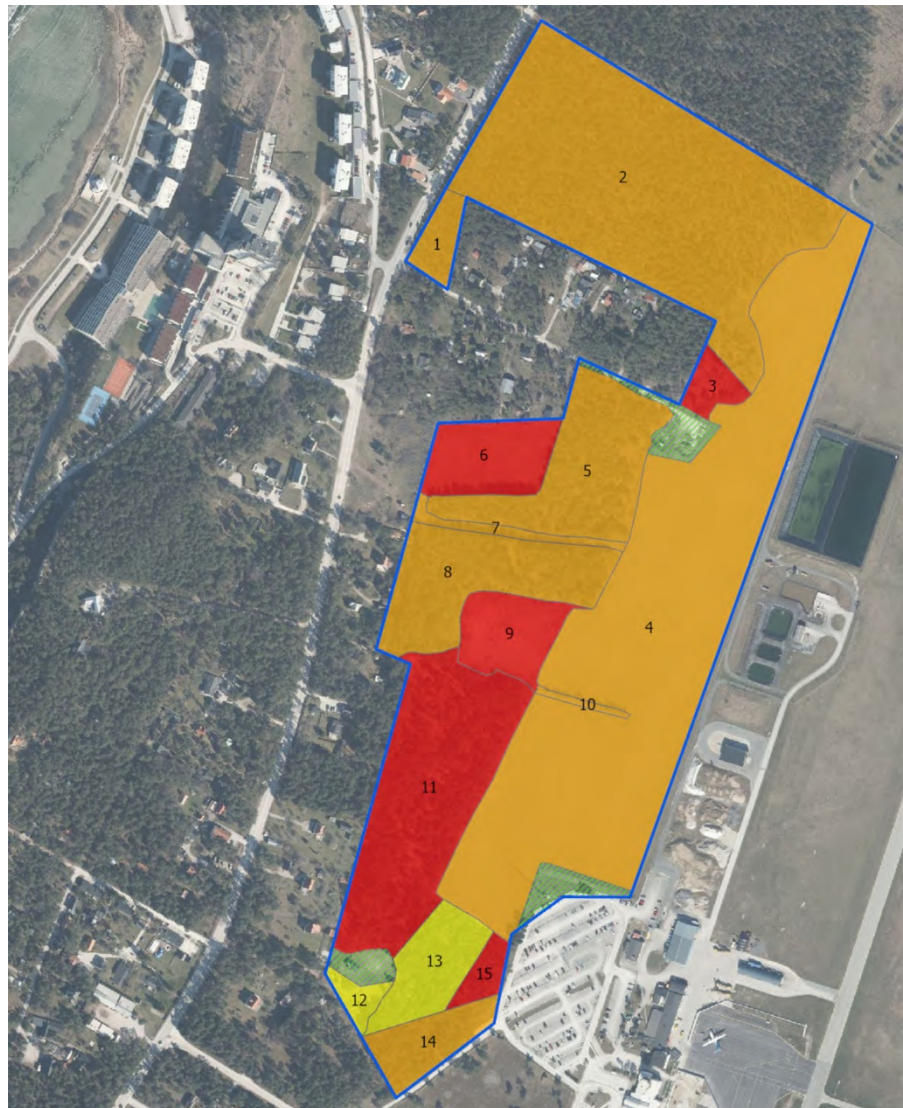


Bild från Naturvärdesinventering. För fullständig beskrivning se: Naturvärdesinventering 2021-10-08

**Röd:** Högt naturvärde klass 2  
**Orange:** Påtagligt naturvärde: klass 3  
**Gul:** Visst naturvärde: klass 4  
**Grön skrafferat:** Lågt naturvärde

Som en del i Region Gotlands Grönplan har en kartering av barrskog, alvmark, gräsmark och ädellöv genomförts, för att kartlägga ekologiska samband i Visby med omnejd. Aktuellt planområde kan utifrån karteringen beskrivas som ett område med brustna länkar. Inom planområdet bör befintliga ädellövträd bevaras. Landskapet har ett högt ekologiskt värde som bör stärkas i nord-sydlig riktning.

### **Förändringar**

## **NATUR**

### **a<sub>1</sub> Träd<sub>1</sub>**

Genom att bevara naturområdet i nord-sydlig riktning skapas förutsättningar för att stärka de ekologiska sambanden inom planområdet. Områden med högt naturvärde klass 2 sparas till stor del i detaljplanen genom användningen NATUR. Område 3 som omfattas av biotopskydd bevaras i sin helhet. Område 11 och 9 påverkas av planförslaget då en ny gång- och cykelväg planeras genom områdena i öst-västlig riktning. Även delar av höga och påtagliga naturvärden i planområdets södra del, område 15 och 14 påverkas då den nya lokalgatan behöver anslutas till befintligt vägnät i söder. Område 2 och 4 med påtagligt naturvärde tas i huvudsak i anspråk för etablering av det nya industri- och verksamhetsområdet. Område 10 som utgörs av oxelallén bedöms utgöra ett rekreativvärde och estetiskt inslag i den framtida bebyggelsemiljön som bidrar till en uppdelning av det flacka landskapet och ska därför bevaras. Oxelallén skyddas därför i detaljplanen genom bestämmelserna, *a<sub>1</sub> - Marklov krävs även för trädfällning och Träd<sub>1</sub> - Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk.* Slån- och nyponbuskar bör även bevaras för att stärka fågellivet. De grönytor som skapas mellan byggnader såväl inom som utanför kvartersmarken bör få en karaktär och funktion av ängslandskap för att på så sätt stärka de ekologiska sambanden och behovet av ekosystemtjänster.

## **Markförhållanden**

### **Geotekniska förhållanden**

En Geoteknisk utredning har tagits fram av PentaCon, daterad 2021-05-18. Jorden inom undersökningsområdet bedöms generellt, under ett tunt mullager, bestå av lermorän direkt på kalkstensberg. I jorden förekommer även sporadiskt inslag av grus och sand. Moränen bedöms vara fast lagrad.

Kalkstensbergets yta ligger mellan ca 0,5–2,5 meter under markytan. Jorden tillhör generellt icke (grus och sand) till måttligt (lermorän) tjällyftande jordarter (tjälfarlighetsklass 1–3).

Grundläggning bedöms genomgående kunna utföras på konventionellt sätt, t.ex. med hel kantförstyvad bottenplatta eller separata grundplattor direkt i naturlig mark på frostfri nivå. Det förutsätts att befintlig mulljord tas bort innan grundläggning. Vid grundläggningsarbetena krävs inga speciella markförstärkningsåtgärder då moränjorden kan förutsättas tillhöra schaktbarhetsklass 3–4.

Utifrån SGU:s geohydrologiska karta bedöms grundvattennivån ligga ca 5–10 meter ned i kalkstensberget. Vid mätning i ett befintligt grundvattenrör i områdets södra del konstaterades en grundvattennivå på +35,24 meter vilket är cirka 6 meter under markytan. Grundvattenmätningen utfördes 2021-04-27. Inget vatten har påträffats i de utförda skruvborrhålen.



---

Markvatten bedöms generellt kunna strömma på den täta moränen eller på kalkstensberget. Tidvis bedöms vatten eventuellt kunna bli stående inom låglänta delar av området på grund av moränens låga permeabilitet.

### **Radon**

Radonmätning ska utföras i bygglovsskedet eftersom Annelund ligger inom "område med frekvent förekomst av karst". Strålningsmätning ska utföras vid plats för byggnation. Resultatet av mätningarna avgör om bebyggelsen ska utföras med radonskyddad eller radonsäker konstruktion.

## **Fornlämningar**

### ***Förutsättningar***

Inom och i anslutning till planområdet finns flertalet kända fornlämningar som utgörs av gravfält, hålväg, grav och stensättningar/gravar. I planområdets södra infart finns fornlämningar i form av gravfält, med flera hundra gravar (L1976:5254), en färdväg (hålväg) och en övrig kulturhistorisk lämning registrerad som grav (L1976:5269). Idag finns en parkering som upptar mindre delar av gravfältet och större del av den övriga kulturhistoriska lämningen. Gravfältet i söder har sedan tidigare utretts. Utredningar och fynd finns sammanfattade i en rapportsammanställning över gravfältet i Annelund, från 2014 av Gotlandsmuseum.

En arkeologisk utredning har genomförts i planområdet av Gotlands museum. Inom ramen för den arkeologiska utredningen har kart- och arkivstudier samt fältstudier med schaktning genomförts. Utredningen gav förvånansvärt lite i de delar av området som schaktades. Det som noterades i den norra delen av utbredningsområdet är att det finns ett gammalt kalkbrott, ett dagbrott, samt spår efter en äldre väg som förefaller ha gått genom gravfältet. Tre högar med sten noterades också. Sannolikt är det dumpad odlingssten. I det södra området fanns spår i marken efter årder. Årderspår syns under ca 0,3 meters djup och det är inte så många områden som är så djupa här. En grav hittades i utbredningsområdets södra del, nära de registrerade gravanläggningarna som finns inom det stora gravfältet. Utöver detta så förekom inte något noterbart. Jordtäcket var relativt tunt och jorden var ren från artefakter, såväl gamla som nya, i samtliga schakt.

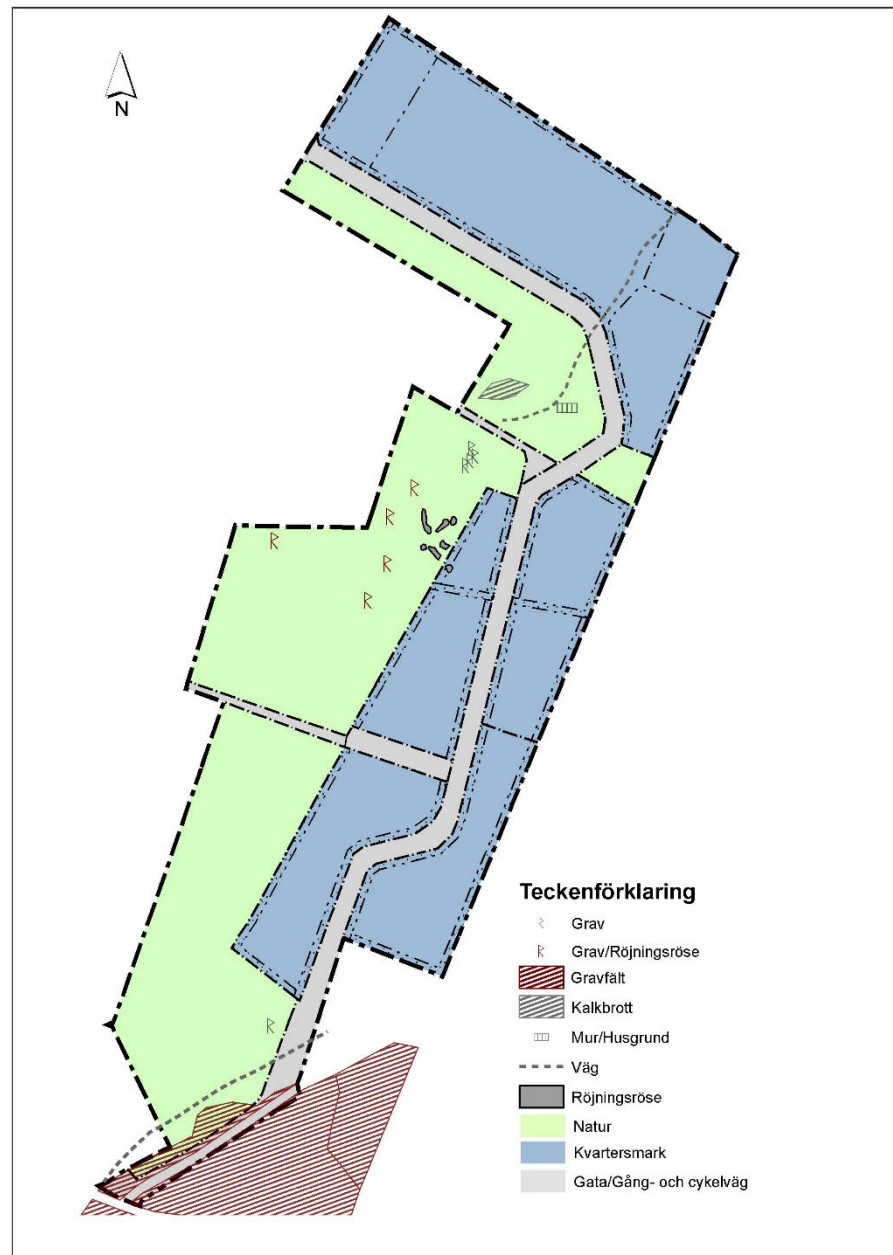
### ***Förändringar***

Kommunen konstaterar att flertalet registrerade fornlämningar och lämningar som identifierats från den arkeologiska undersökningen ligger inom område som reglerats som allmänplatsmark natur i planen och bedöms därmed inte påverkas negativt av planförslaget.

Den äldre färdvägen (möjlig fornlämning) som identifierats i den arkeologiska utredningen skär genom verksamhetsområdets norradel. Vägsträckningen kommer att påverkas av planförslaget då delar av sträckningen ligger inom kvartersmark och allmän plats GATA. Detta gäller även för en påträffad dumstenshög.

Den södra infarten till området kommer hamna inom område för befintliga lämningar i söder. Dessa bedöms kunna påverkas negativt av planförslaget.





Karta över planområdet visar fornlämningar och hur de berörs av planförslaget. Efter framtagande av tidigare strukturplan har anslutningsvägen i norra delen av området förskjutits åt sydväst, angränsande till naturområdet. Justering av vägen genererar ingen ytterligare påverkan på identifierade lämningar.

Samtliga åtgärder som riskerar att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning är förbjudet utan tillstånd. Tillstånd ansöks hos länsstyrelsen.

## Bebyggelseområde

### Bostäder

Planområdet angränsar till bostadsområden i väster. Bostadsområdena består av småskalig villabebyggelse och lummiga tomter med tall och lövträd. Flertalet tomter avgränsas med staket eller plank. Villabebyggelsen avgränsas mot planområdet genom ett större skogsområde. Verksamhetsområdet blir till stora delar dolt av framförliggande skogspartier och grönområden.



### Övrig bebyggelse

I öster angränsar planområdet till Visby flygplats. Planförslaget innebär att fler arbetsplatser och nya byggnader för verksamheter tillkommer i närhet till Visby flygplats. Visby flygplats är en del av verksamhetens etablering då olika lokalbehov kopplat till verksamheten har identifierats såsom övernattning- och konferensverksamhet, parkering och laddningsstationer. Plankartan har därför utformats för att tillåta den typen av verksamheter i planområdets södra del. Terminalbyggnaden med sina välvda entrétak ger platsen en stark karaktär. Det som kommer läggas till i Annelund kommer beroende på det flacka landskapet och den omgivande bebyggelsens höjd mycket tydligare framträda i landskapet. Flygledartornet med sin uppskattade höjd om ca 12 meter (4 våningar) skapar en tydlig referens i öster.



*Visby flygplatsterminal*

## Verksamheter

### **Förutsättningar**

Planområdet är idag oexploaterat. Förslaget innebär att ca 14 hektar mark tas i anspråk för nytt verksamhets- och industriområde.

### **Förändringar**

Området förändras från ett öppet naturområde till en byggd miljö med en blandning av olika typer av verksamheter.

**J K Z**

I hela planområdet tillåts en variation av verksamheter som industri (J), kontor (K) och verksamheter (Z). Det nya verksamhetsområdet möjliggör för olika typer av verksamheter i området genom bestämmelsen Z.

**O**

I planområdets sydvästra del möjliggörs även för tillfällig vistelse (O) såsom hotell-, vandrarhem- och konferensverksamhet.

**E**

Tekniska anläggningar (E) tillåts i planområdets norra del med ett minsta avstånd om 35 meter från befintliga bostäder.

**e<sub>1</sub>**

Exploateringsgraden har bestämts till en största byggnadsarea om 60 % av fastighetsarean inom användningsområdet e<sub>1</sub>. Exploateringsgraden är satt med hänsyn till att industrier kräver en tillräckligt stor byggyta för sina verksamheter. Bestämmelsen innebär att 40 % av kvartersmarken inte får bebyggas men får hårdgöras för att anlägga vägar, parkering och angöring inom kvartersmark.

**h<sub>1</sub> h<sub>2</sub> h<sub>3</sub>**

Höjderna för planområdet regleras med totalhöjd ovan angivet nollplan. Den maximala höjden för byggnadsverk varierar mellan ca 10–15 meter från angiven marknivå. Höjderna har anpassats till den befintliga naturmiljön, flygplatsens bebyggelse och flygverksamhetens höjdbegränsningar. I södra delen av planområdet har höjderna anpassats till angränsade skogsridå i väst med tallar som i huvudsak varierar i höjd mellan 8 och 12 meter. Flygledartornet med sin uppskattade höjd om ca 12 meter skapar en tydlig referens i öster. Inom den nordvästra delen av området, intill väg 149, trappas bebyggelsen ner för att möta befintlig bebyggelse mot vägen med en totalhöjd om 50 meter från angivet nollplan (h<sub>1</sub>). Större delen av planområdet regleras med höjdbestämmelse om 54 meter över angivet nollplan (h<sub>2</sub>). Norra delen av planområdet angränsar till ett större skogsområde där byggnadsverk tillåts vara något högre, upp till 56 meter från angivet nollplan (h<sub>3</sub>). Totalhöjden reglerar den maximala höjden för alla typer av byggnader, uppstickande byggnadsdelar och byggnadsverk.

**p<sub>1</sub>**

För att kunna underhålla byggnader och skapa en ändamålsenlig struktur ska byggnad placeras minst 4.0 meter från fastighetsgräns (p<sub>1</sub>).

### **Gestaltungsprinciper**

Verksamhetsområdet kommer att vara väl synligt mot det öppna jordbrukslandskapet i öster. Detta ställer särskilda krav på gestaltningen av bebyggelsen för att det nya området ska samspela med sin omgivning. Planbestämmelser har tagits fram för att säkerställa ett antal av de gestaltungsprinciper som gäller för området.

**b<sub>1</sub>**

*Fasader som är längre än 30 meter mot Gata ska ges vertikal indelning som avviker i färg, material, textur eller mönstersättning (b<sub>1</sub>). Med vertikal indelning menas att en del av fasaden från marknivå och upp till byggnadens takfot skiljer sig mot fasadens vänstra och/eller högra sida. Bestämmelsen hindrar inte att fasadindelning görs inom kortare avstånd om 30 meter. Fasadindelning behöver inte finnas var trettionde meter utan en fasad som är längre än 30 meter ska ha minst en vertikal indelning. Bestämmelsen syftar till att skapa en arkitektonisk variation i området som bidrar till en god gestaltad miljö för de människor som besöker och arbetar i området.*

**n<sub>1</sub>**

Kvartersmarken har reglerats med så kallad prickmark som utgörs av en 6 meter bred yta runt användningsområdena där byggnad inte får uppföras. Prickmarken närmast gatan har reglerats med bestämmelse om att *plantering ska utföras. Marken får inte användas för upplag, bil- eller lastbilspartering eller andra trafikytor än infart och utfart (n<sub>1</sub>)*. Byggnadsverk som inte utgör en byggnad, så som murar, flaggstänger, cykelparkering, skärmtak och väderskydd kan uppföras inom n<sub>1</sub>-området om kravet på plantering anses uppfyllt. Syftet med bestämmelsen är att skapa gröna inslag mellan gatan och verksamheterna som bidrar till gaturummets gestaltning. Den gröna ytan kan till exempel utgöras av gräsytor, ängsplantering, buskar och träd. 6 meter zonen skapar även bra sikt för in- och utfarter till fastigheterna som bidrar till en god trafikmiljö.

**Utförande**

Gestaltungsbestämmelser för skyltning har införts för hela planområdet. *Skyltar eller liknande får inte vara blinkande eller rörliga och får inte placeras i direkt riktning mot det öppna landskapet eller på tak. Skyltpelare får endast uppföras som gemensam samlingsskylt och placeras vid områdesentréerna.*

Bra skyltning bidrar till en god helhetsverkan. Syftet med bestämmelserna är att skapa en enhetlig skyltning som är anpassad till omgivningen och undvika att störande bild- och ljusanordningar tillkommer på platsen.

Skyltar ska i huvudsak veta mot gaturummet där människor rör sig och inte rikta sig bort från området då detta kan påverka landskapsbilden negativt. Därför tillåts inte skyltar veta direkt mot det öppna landskapet där dessa blir väl synliga på långt håll och kan upplevas som störande. Gemensamma skyltpelare har i syfte att visa entrén till området och bör därmed placeras i den riktning som människor ankommer till området. Skyltar bör ses som delar i helheten och upplevas proportionerliga till byggnaderna och platsen samt fungera både i dagsljus och i mörker. Skyltarnas storlek och ljuskraft bör även anpassas till omgivningen. Skyltar ska även anpassas väl till platsen med hänsyn till sitt innehåll och budskap. Det innebär att de ska beskriva verksamheten på platsen och inte innehålla annan reklam eller liknande.



## Illustrationsplan



### Tillgänglighet

Området är plant och det finns goda förutsättningar att uppfylla gällande krav på tillgänglighet.

### Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse finns inom eller i anslutning till planområdet.

# Gator och trafik

## Trafik

### Förutsättningar

Idag finns ingen trafik genom planområdet då området är oexploaterat. Väster om planområdet ligger väg 149, Lummelundsvägen. I södra delen av planområdet går utfartsväg från parkering för Visby flygplats.

### Förändringar

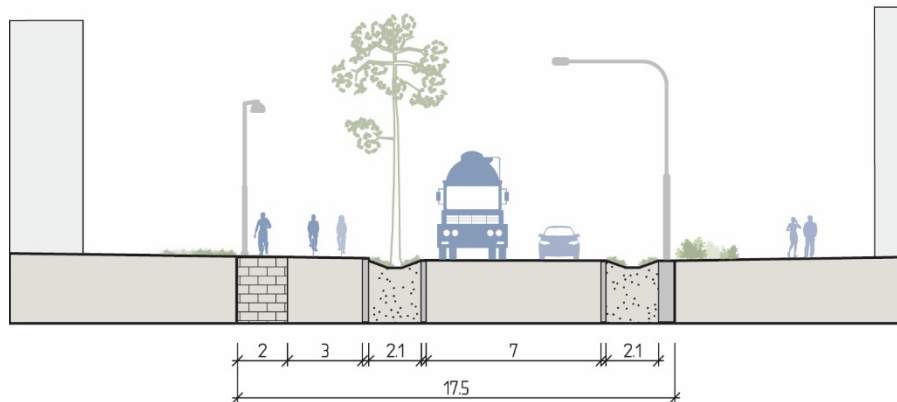
#### GATA

I planförslaget anläggs en gata (GATA) som sträcker sig genom området och ansluter vid väg 149 i nordväst och i söder till befintlig utfartsväg vid flygplatsens parkering.

#### Plantering 1

På respektive sida om gatan, i nord-sydlig sträckning, anläggs diken för dagvattenhantering. På västra sidan om gatan anläggs trottoar, dubbelriktad cykelväg och i svackdiken anordnas yta för trädplantering (plantering<sub>1</sub>). Planteringen avser skapa grönska i gaturummet och kan även bidra till ekosystemtjänster, god luftkvalitet och dagvattenhantering. I gatan som leder väster ut i planområdets norra del förläggs dagvattenledningar. Dikena ansluts till dagvattenledningar i norra delen av planområdet och vattnet leds i kulvert till dagvattendamm. För att dagvattnet och skyfallsvatten från kvartermark och gata ska ledas till dagvattendammen ska kvartermarken luta mot Gata för att vattnet ska ledas ned till dagvattendikena (n<sub>2</sub>). Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa marklutning inom kvartermark för att föreslagen dagvattenhantering ska kunna genomföras.

#### n<sub>2</sub>



Principsektion för ny gata med svackdiken från söder. Skala 1:300

En trafikutredning har tagits fram av Ramboll där den nya vägens anslutning i söder har studerats. Vägen kommer att ansluta till befintlig in- och utfartsväg från Swedavias parkering. Vägen avses vara dubbelriktad och ska även inrymma gång- och cykelväg. För att åstadkomma den södra infarten enligt förslaget kommer fornlämningar att påverkas (se konsekvenser för kulturvärden s.23).

### Gång- och cykelvägar

#### Förutsättningar

Med cykel tar man sig till platsen på 15 minuter från centrala Visby (Österport). Inga cykelvägar finns idag till planområdet.

## GC-VÄG

### **Förändringar**

Utöver den GC-väg som ska anläggas inom gatumark genom området så möjliggör planen för ytterligare två anslutande GC-vägar i västöstlig riktning. Den ena GC-vägen ska anläggas intill oxelallén och leder genom naturområdet med anslutning till väg 149. Den andra GC-vägen ansluter till befintlig infartsväg (fastighet Annelund S:3) som leder genom befintligt bostadsområde väster om planområdet. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa markyta reserverat för gång- och cykelstråk.

### **Kollektivtrafik**

Väg 149 (Lummelundsväg) trafikeras av buss 61 som tillhör den regionala kollektivtrafiken. Närmaste busshållplats är *Visby Flygplatsvägen* och *Snäckvägen*. Restiden med kollektivtrafik till närmaste hållplats är ca. 5 minuter från Visby busstation.

### **Parkering, angöring och utfart**

In- och utfarter anordnas från verksamheterna till den nya vägen. Parkering och angöring för verksamheter anordnas inom egen fastighet på kvartersmark.

## Störningar

### Trafikbuller

#### **Förutsättningar**

Idag förekommer ingen trafik genom planområdet. Parallellt med planområdet går en väg inom Swedavias verksamhetsområde som tillhör flygplatsen. Då verksamhetsområdet angränsar till bostäder samt att en ny väg planeras genom området har framtida bullernivåer studerats. Planområdet och närliggande bostäder är i dagsläget bullerutsatt från både det befintliga vägnätet och från flygtrafiken på Visby flygplats.

#### **Förändringar**

En bullerutredning har tagits fram av Tyréns, daterad 2023-02-24. Exploateringen förväntas medföra en trafikökning på det befintliga vägnätet med 1100 fordon per årsmedeldygn, vilket innebär att trafikbullernivåerna ökar med 1-2 dB längs väg 149 och väg 69 jämfört med både nuläget och nollalternativet. Åtgärdsnivån 65 dBA ekvivalent ljudnivå som gäller längs med befintlig statlig infrastruktur för bostäder byggda före 1997 innehålls för både nuläget, nollalternativet och för prognosen med tillkommande exploatering.

Den nya vägen som planeras genom industriområdet beräknas generera relativt låga trafikbullernivåer som endast påverkar ett fåtal bostäder. Bostäderna som påverkas ligger på Snäckhöjdskvior där en ökning på upp till 6 dBA ekvivalent ljudnivå och upp till 15 dBA maximal erhålls jämfört med nollalternativet. Vid dessa bostäder beräknas ekvivalenta ljudnivåer under 55 dBA och maximala ljudnivåer under 70 dBA i prognosen med tillkommande exploatering, vilket innebär att gällande riktvärden innehålls.

Det finns ett antal bostäder på västra sidan om väg 149 som enligt uppgift från Region Gotland är uppförda 1997 eller senare. I nuläget och nollalternativet överskrider tre av dessa bostäder riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Med trafikmängder enligt prognosen inklusive tillkommande trafik som

exploateringen medför beräknas en till bostad, dvs. totalt fyra bostäder få ekvivalent ljudnivå över riktvärdet 55 dBA.

## Industribuller och lukt

För att undvika olägenhet för närboende är det viktigt att de verksamheter som etableras på platsen avser sådan verksamhet som inte bidrar till störningar i form av industribuller, lukt och annan olägenhet. Buller från industriell verksamhet utgör omgivningsbuller enligt plan- och bygglagens definition. Tillkommande industrier bör utformas så att riktvärdena enligt Naturvårdsverkets rapport 6538 "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller" innehålls.

Den kumulativa effekten bör beaktas eftersom det är flertalet industrier som planeras inom området. Denna fråga bör behandlas vidare i samband med bygglov, där eventuella skyddsåtgärder utreds. Se avsnitt om kumulativa effekter under konsekvenser av planens genomförande.

Utrymmen i tillkommande industribyggnader/kontor bör dimensioneras så att krav på högsta ljudnivå inomhus från trafik och andra yttre ljudkällor uppfyller lägst ljudklass C enligt Svensk Standard 25268.

Enligt erhållna flygbullerberäkningar täcker flygbullerkurvan FBN 55 dBA in hela planområdet fram till andra sidan Väg 149, vilket innebär att planområdet samt närliggande bostäder exponeras för flygbullernivåer över detta. Flygbullerkurvan för 70 dBA maximal ljudnivå täcker in drygt halva planområdet samt ett antal närliggande bostäder. Erhållna beräkningar avser civilt flyg. Militärt flyg bedöms kunna ge upphov till högre maximala ljudnivåer, men beräkningar på detta saknas.

## Risker



### **Förändringar**

En riskanalys har tagits fram inom ramen för planarbetet av Tyréns. Trafiken, inklusive eventuella farligt gods transporter, till och från området kommer troligtvis öka och därmed även risken för en olycka med farligt gods. Riskbilden skulle kunna påverkas negativt men skulle även kunna förbli oförändrad eller positiv med skadeförebyggande åtgärder. Planförslaget bedöms eventuellt medföra en ökad mängd transport av farligt gods jämfört med nollalternativet. Då området exploateras för småskalig industri, kontor, tillfällig vistelse och verksamheter bedöms inte de kommande verksamheterna vara sådana som medför några industrispecifika risker. Risker kopplat till transporter med farligt gods bedöms därför vara marginella. Risker kopplat till transporter av farligt gods på Länsväg 149 bedöms sammantaget uppfylla Länsstyrelsen Stockholms rekommendationer och inga åtgärder krävs om antaganden som gjort förblir oförändrade.



Utifrån riskanalysen bedöms ett riskavstånd om 25 meter från områden som hantera brandfarliga ämnen i detta fall vara godtagbart för användningen industri och kontor. Då användningen industri och kontor ligger mer än 25 meter från riskkällan bedöms inga riskreducerande åtgärder krävas. Andra användningar som tillfällig vistelse, verksamheter och tekniska anläggningar över är över 80 meter respektive 50 meter från riskkällan.

## Översvämning

### **Förutsättningar**

Idag finns inga kända lågpunkter inom planområdet, och det bör förbli så efter exploateringen.

### **Förändringar**

För att skydda befintliga bostäder från vattenflöden vid skyfall tillämpas två strategier. Kvartersmarken höjs ovanför angränsande mark och gata med motlutning så att vatten rinner från byggnaderna mot gatumarken. På så sätt kan gatumark bilda sekundära rinnvägar vid skyfall då dagvattensystemets kapacitet är överstiget.

Vid skyfall och då planerade fördröjningsanläggningars kapacitet överstigs ska vatten ledas via ett bräddutlopp mot skogen norr om planområdet. Då kommer vatten som inte är fullt renat att rinna ut ur planområdet. Detta är dock inte ett stort problem då föroreningarna då kommer vara väldigt utspädda. Därmed spelar breddning försumbart liten roll för årsmängderna av föroreningsämnen.

Diken anläggs även mellan naturmarken och de omdanade ytorna med utlopp i skogsmarken norr om planområdet. Dessa diken hanterar skyfallsvatten från naturområdet som inte blandas med dagvattnet från kvartersmarken.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Området ska ingå i regionens verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Omhändertagande av dagvattnet planeras ske inom detaljplaneområdet med bl.a. svackdiken och dagvattendamm, se nedan.

Det finns en dagvattenledning för Swedavias verksamhet som går genom planområdet, plats för denna har reserverats i ett så kallat u-område (u<sub>1</sub>). Byggnader får inte uppföras på u-området vilket säkerställts genom regleringen prickmark.

u<sub>1</sub>

### Dagvatten

#### **Förutsättningar**

Planområdet är lokaliserat utanför Visby vattenskyddsområde. Planområdet ligger ovanpå grundvattenförekomsten "Mellersta Gotland – Visby" som är en vattenförekomst klassad i VISS (VISS EU\_CD: SE639767-165410). Därmed torde vatten som infiltrerar i planområdet nå denna grundvattenförekomst. Grundvattenförekomstens kvantitativa status bedöms vara god. Grundvattenförekomstens kemiska status bedöms vara otillfredsställande. I

området finns en dokumenterad PFAS-förorening i grundvattnet där PFAS över riktvärdet har hittats i 35 enskilda brunnar samt vid ett tillfälle i allmänna vattentäkter inom förekomsten. Inom förekomsten bedöms främst flygplats och brandövningsplats som orsak till PFAS-föroreningen. Vidare finns det inom förekomsten uppmätta blyhalter över riktvärdet i grundvattnet vid två förorenade områden inom förekomsten. Grundvattenförekomstens miljö kvalitetsnormer är God kemisk grundvattenstatus till 2027 och god kvalitativ status.

Gotlands nordvästra kustvattens kemiska status är *måttlig* med tillförlitklassning medel och dess ekologiska status är *Uppnår ej god* med tillförlitklassning medel. Anledningen till dess kemiska status är att de prioriterade ämnena kvicksilver (Hg) och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyletyleter (PBDE) bedöms ha för höga halter. Detta är en nationell klassificering av Hg och PBDE som gjorts av Vattenmyndigheterna. Mätdata för dessa ämnen finns inte för Gotlands nordvästra kustvatten varför en modell används. I Sverige idag anses att kvicksilverhalten i fisk överstiger gränsvärdet i alla ytvattenförekomster; sjöar, vattendrag och kustvatten (VISS). Gotlands nordvästra kustvattens miljö kvalitetsnorm för kemisk status är god kemisk ytvattenstatus år 2027 med mindre stränga krav för Hg och PBDE. Det bedöms dock finnas risk att de prioriterade ämnena överstiger bedömningsgrunden för god kemisk status. Gotlands nordvästra kustvattens ekologiska status bedöms till *måttlig* och kvalitetsfaktorn *växtplankton*, som visar på *måttlig* status, har varit utslagsgivande vid den sammanvägda bedömningen. Ett annat problem är vattenförekomstens undermåliga *siktdjup* som även har *måttlig* status. Hantering av dagvatten till recipienten har troligtvis störst påverkan på den fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorn näringsämnen. Dock har inte denna kvalitetsfaktor klassats för vattenförekomsten. Gotlands nordvästra kustvattens ekologiska miljö kvalitetsnormer är God ekologisk status 2027.

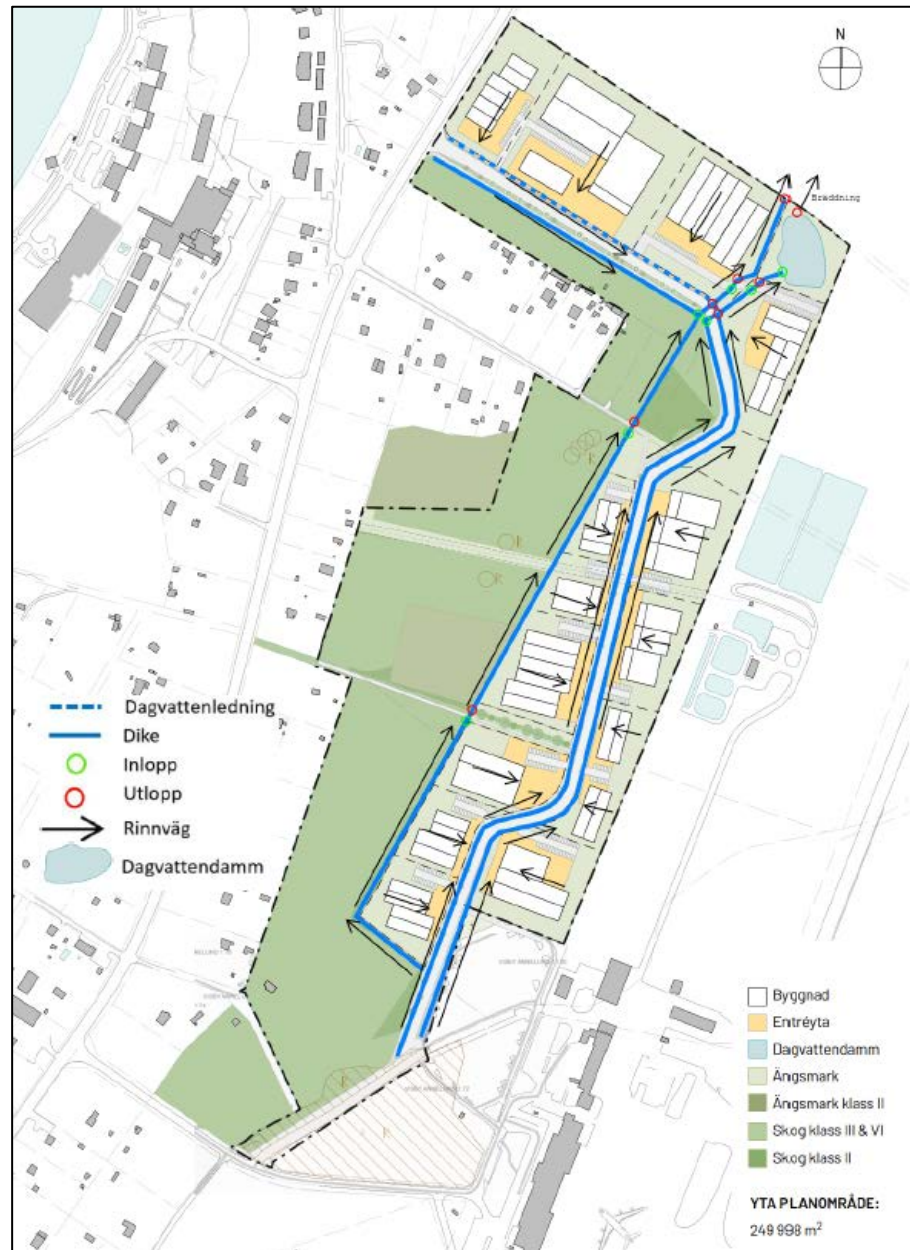
### **Förändringar**

En dagvattenanläggning föreslås för hela verksamhetsområdet. I nordöstra delen av planområdet har därför ett område om ca 4700 kvm avsatts för hantering av dagvatten. Inom det området anläggs en damm och svackdiken anläggs på vardera sida om den nya gatan i nord-sydlig riktning. För den del av gatan som ansluter i norr till väg 149 anläggs dagvattenledning som ansluter till en ledningspunkt vid dagvattendikena och som sedan avvattnas till dagvattendammen. Marken inom verksamhetsområdet ska ha en lutning mot den nya gatan och dagvattendikena.

Förslag på flödesutjämning utgår från att 20 mm nederbörd som faller inom dagvattendammens tekniska avrinningsområde ska fördröjas, vilket erhålls genom att multiplicera nederbörden med områdets reducerade area. 1400 m<sup>3</sup> erforderlig magasinering volym erhålls efter exploatering. För flödesreglering och rening via våt dagvattendamm med bottendjup på 1,5 m krävs att cirka 1700 m<sup>3</sup> tas i anspråk. Fördröjningsvolymen för dammen blir 1460 m<sup>3</sup>. Dikena längs gatan ska strypas via sektioner av makadam, och avvattnas till dagvattendammen. Med en längd på 835 meter och totalbredd på 2,1 m för vardera vägdiken erhålls 1200 m<sup>3</sup> fördröjningsvolym. Kombinationen med diken och damm har då 2660 m<sup>3</sup> fördröjningsvolym vilket överstiger behovet på 1400 m<sup>3</sup>.

För att kunna avleda vatten från naturmark vid större flöden i samband med skyfall rekommenderas diken längs det omdanade området som sedan avvattnas mot skogsmarken norr om området. Dikena leder även till att naturmarkens dagvatten inte blandas med det smutsigare vattnet vilket leder till bättre rening.

Höjdsättning av området ska göras så att vatten rinner från kvartersmarken och byggnaderna med motlut mot gatemark.



Förslag på dagvattenlösningar markerade på illustrationsplan.

## Uppvärmning, el och tele

Den nya bebyggelsen bör lokaliseras och utformas så att förutsättningarna för miljövänliga lösningar optimeras. Del av verksamhetsområdet kommer eventuellt att fungera som ett symbioscentrum där möjlighet till samutnyttjande och tillvaratagande av varandras restprodukter kan utvecklas i

syfte att uppnå energieffektivitet och hållbarhet. Fastigheter får anslutas till fjärrvärmenätet.

Området ansluts till GEAB:s ledningsnät för el. Planområdet ska ansluta till befintligt tele- och fibernät.

## Avfall

Sophämtning sker genom regionens försorg. Hämtställen ska vara tillgängliga och nås utan backningsrörelser. Soppilar ska kunna stanna nära sopkärlen, med en hårdgjord dragväg på högst cirka 10 meter. Angöring för hämtfordon sker via kvartersmark. Avfallsbehållare ska vara solskyddade för att undvika lukt. Behållarna bör inordnas i särskilda byggnader eller som avfallsrum i byggnader.

## GENOMFÖRANDEFRÅGOR

### Organisatoriska frågor

Genomförandebeskrivningen har till uppgift att redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Den ska även ge besked om vem som är kostnadsansvarig och ansvarig för genomförandet samt beskriva övergripande hur det ska ske.

### Tidplan

Planarbetet för planområdet kommer att bedrivas enligt följande tidplan:

#### Planprocess

Samråd	maj 2023
Granskning	2023
Beslut om antagande	2024

### Genomförandetid

Planens genomförandetid är 60 månader från den dag Region Gotlands 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 eventuella nödvändiga förändringar i en nära framtid. Under genomförandetiden finns en garanterad bygg rätt 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.

### Ansvarsfördelning

Region Gotland ansvarar för fastighetsbildning, all utbyggnad av gator och annan allmän plats. Region Gotland bygger ut ledningsnät för VA och upprättar förbindelsepunkter till samtliga nybildade fastigheter.

De framtida fastighetsägarna ansvarar för samtliga bygg- och anläggningsåtgärder både inom den egna fastigheten och för eventuella gemensamma kvartersanläggningar liksom för inhämtande av erforderliga



myndighetsbeslut och tillstånd samt för samtliga kostnader förenade med detta. I samband med en eventuell markanvisning tecknas markanvisningsavtal och vid behov genomförandeavtal. Vid överlåtelse av fastighet tecknas köpeavtal.

#### **Huvudmannaskap**

Region Gotland är huvudman och ansvarar för VA-nätet och allmän platsmark inom planområdet.

## **Fastighetsrättsliga frågor**

### **Fastighetsbildning**

Detaljplanen är utformad för att möjliggöra för en flexibel fastighetsindelning beroende av framtida verksamheters behov. Region Gotland äger all mark inom planområdet vilket innebär att inlösen av mark inte är nödvändig. Region Gotland kommer att stycka av industritomter i lämplig storlek för försäljning. Då området utgörs av flera fastigheter varav några utgör del av flygplatsområdet kan det vara lämpligt att bilda särskild fastighet för den allmänna platsmarken och för dagvattendammen.

#### **Ledningar**

De områden som är reserverade som u-områden på plankartan (mark som reserveras för underjordiska ledningar) utgörs av dagvattenledning för Swedavias verksamhet. Ledningarna är svåra att flytta och ska därför ligga i befintligt läge och säkras med ledningsrätt.

#### **Servitut**

För tillsyn och underhåll av Swedavias staket som angränsar till planområdet kan servitut komma att behöva upprättas. Servitutet kommer att belasta de blivande fastigheterna som gränsar till flygplatsområdet till förmån för fastigheten Visby Annelund 1:116.

#### **Arrenden**

För stora delar av planområdet finns arrendeavtal för bete och odling vilka kommer att behöva sägas upp.

## **Ekonomiska frågor**

### **Regionens kostnader**

Genomförandet av detaljplanen medför regionala kostnader för anläggande av gata. Gatukostnaderna kan inte bedömas i detta läge då de är avhängiga av beslut rörande bland annat gatubredd, gång- och cykelbanor och dagvattenhantering vilket kommer att utredas i kommande projektering. Någon särskild gatukostnadsersättning kommer inte att utgå utan de kostnaderna kommer att utgöra del av försäljningspriset av industrifastigheterna. Övriga regionala kostnader innefattar framtagande av detaljplan, diverse utredningar, fastighetsbildning, dagvattenanläggningar mm.

Kostnaden för utbyggnaden av kommunalt VA finansieras via vatten- och avloppskollektivet och täcks av anslutningsavgifter.

Framtida drift- och underhållskostnader inom allmän plats belastar Region Gotland.

Regionens intäkter härrör från framtida fastighetsförsäljningar och bedöms utifrån dagens fastighetspriser överstiga kostnaderna.

## Tekniska frågor

### Undersökningar och kartförsörjning

Exploatören ansvarar för att bekosta de utredningar och underlag som är nödvändiga för bygglovsprövning. I samband med ansökan om bygglov ska nybyggnadskarta upprättas och bifogas ansökan. Nybyggnadskartan ska fungera som underlag för situationsplan.

### El, tele och internet

Exploatören ska samverka med GEAB och Telia för anslutning till deras infrastruktur.

## KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

### Planförslaget möjliggör:

Industri och verksamheter: 70 700 m<sup>2</sup> BYA    Natur: 104 600 m<sup>2</sup>

## Natur- och kulturvärden

### Kulturvärden

Ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö finns i närområdet. Inom och i nära anslutning till det föreslagna planområdet finns ett flertal kända fornlämningar registrerade. Den arkeologisk utredning som har tagits fram för planområdet visar att ytterligare lämningar som tidigare inte varit kända har påträffats.

Planförslaget avser i stort att bevara områden där fornlämningar finns som naturmark, vilket kan bidra till att kännedom om dessa ökar när fler människor rör sig i området. Dessa kan även markeras och informationsskyltar längs GC-väg kan medvetandegöra lämningarna för allmänheten för att öka kunskapen om platsens historia.

Gravfältet i sydöstra delen påverkas av den södra anslutningen in till området. En färdväg som klassas som *Möjlig fornlämning* samt även en dumpstenshög hamnar delvis inom kvartersmark och allmän plats GATA. Planförslaget bedöms ge måttlig negativ konsekvens på aspekten kulturmiljö. Nollalternativet bedöms ge liten negativ konsekvens då skogsbruk och betande djur kan påverka fornlämningarna.

Markingrepp i anslutning till fornlämning och inom fornlämningsområdet på minst 30 m från synlig anläggning kräver tillstånd enligt 2 kap. kulturmiljölagen. Ansökan om tillstånd lämnas till länsstyrelsen.

---

## Naturvärden

Områden med påtagliga naturvärden påverkas då åkermark och skogsmark tas i anspråk för den nya bebyggelsen. Tre områden med höga naturvärden påverkas av dragning av cykelväg samt ny infartsväg från söder.

## Jordbruksmark

Jordbruksmark är av nationellt värde enligt 3 kap. 4 § MB. Jordbruksmark får tas i anspråk endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om behovet inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk.

Det finns idag begränsat med tillgänglig planlagd industrimark i Visby med omnejd. Översiktsplan Bygg Gotland 2025 (KF 2010-06-14 § 79) belyser behovet att finna ytterligare industrimark i Visbys närområde, samt problematiken med att finna lämplig industrimark eftersom bostadsändamål ges företräde. Inom Österby industriområde finns det idag tillgång till sådan mark men området ses som problematiskt för ytterligare exploatering. Främst då det ligger inom primärt vattenskyddsområde. I den fördjupade översiktsplanen för hela Visby (KF 2009-12-14 § 172) pekas kustområdena ut som de mest lämpade för industrimark ur vattenskyddshänseende. Med tanke på kustområdenas attraktivitet ges företräde till bostadsändamål och publik användning

En stor del av området utgörs av jordbruksmark och enligt översiktsplanen Bygg Gotland 2025 (KF 2010-06-14 § 79) ska bebyggelse på god åkermark undvikas. Däremot identifieras det i översiktsplanen att lämplig mark för lokalisering av ny industri kan finnas norr om flygplatsen. Detaljplanen ges ett uttryckligt stöd i den fördjupade översiktsplanen för hela Visby (KF 2009-12-14 § 172). I den fördjupade översiktsplanen Hela Visby föreslås kontor och lättare verksamheter att placeras i anslutning till Visby flygplats. Det tar även stöd i den fördjupade översiktsplanen för Visby flygplats där området har avsatts som ett verksamhetsområde lämpligt för kontor, innovationsindustri, småindustri och liknande (1991-12-16 § 49). På grund av vattenskyddsområdet i Visby med omnejd är tillgången på mark som är lämplig för industrier starkt begränsad. Det befintliga industriområdet vid Österby lyfts upp som problematiskt vid en eventuell fortsatt expanderings på grund av att det ligger inom primärt vattenskyddsområde. Istället föreslås enligt den fördjupade översiktsplanen Hela Visby att det bör övergå till kontor/verksamheter med hänsyn till vattenskyddet. Marken behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen i form av verksamheter i Visbys omnejd, utanför vattenskyddsområde och med närhet till flygplatsen. Detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

## Landskapsbild

Landskapsbilden på platsen förändras från ett öppet jordbrukslandskap till en byggd miljö. Då området avgränsas i öster av Visby flygplats är utkanten av området redan ianspråktaget för verksamhet som genom sin verksamhet redan idag har en påverkan på upplevelsen av landskapet. Bebyggelsens höjd anpassas efter flygplatsens befintliga bebyggelse och skogspartier som omger området vilket skapar en buffert mot den lågmälda bostadsbebyggelsen väster om planområdet.

Störst påverkan på landskapsbilden bedöms vara från jordbrukslandskapet i öst. I norr tillåts högre bebyggelse mot skogspartier och det öppna landskapet, upp mot 15 meter från marknivån. Bebyggelsen längs planområdets östra gräns kan uppgå upp till 12 meter från marknivån. Bebyggelsen i planområdets östra och norra del bedöms generera störst påverkan på landskapsbilden då denna framträder i riktning mot det öppna landskapet i öster. Avstånden om ungefär 1 km till närmaste bostadshus, golfanläggning och allmän väg öster om planområdet anses utgöra ett tillräckligt stort avstånd för att den negativa upplevelsen, som verksamhetsområdet kan utgöra, inte ska anses påtaglig. I planen regleras att skyltar inte får placeras direkt i riktning mot det öppna landskapet vilket minskar risken för en negativ påverkan på landskapsbilden. Den tillkommande bebyggelsen och byggnadsverken ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden. Det förutsätter att exploatörer anpassar kulörer, material och takutformning till omgivningen och landskapet.

## Riksintressen

Planområdet berörs av flera riksintressen.

Planområdet omfattas av riksintresse flygplats. Visby flygplats utgör riksintresse för totalförsvaret och riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § MB.

Planområdet berörs av riksintressen för Försvarsmakten; Stoppområde för höga objekt, område med särskilt behov av hindersfrihet samt influensområde luftrum. Planområdet berör även påverkansområde för buller eller annan risk, Försvarsmakten samt Influensområde flygbuller FBN 55dBA som max 70dBA civilt och militärt flyg.

Totalhöjden för planområdet har begränsats till under 20 meter som gäller för hinderfriheten. Markanvändningen begränsas till verksamhet som inte är känslig för störningar som flygbuller. Bebyggelsen placeras som närmast 350 meter från rullbanan och kvartersmarken följer gränsen mot flygplatsens övriga anläggningar med ett minsta avstånd om 30 meter. Planförslaget bedöms därmed inte påverka riksintressena negativt.

Hela Gotland är av riksintresse enligt 4 kap. 2 §, MB jämlikt 4 kap. 1 § MB. Det innebär att det finns inskränkningar i markutnyttjande. Åtgärder får inte medföra att Gotlands samlade natur- och kulturvärden påtagligt skadas och därmed begränsar främst det rörliga friluftslivets intressen.

Väster om planområdet finns riksintresse för naturvård, Irevik-Nordergravar, särskilt utpekat för Klinkustens höga geologiska värden och ett utpekat natura 2000 område. Kusten omfattas även av riksintresse högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § MB. Planområdet avgränsas mot dessa området genom Lummelvägen och de bevarade skogsområde i väst (NATUR).

Planområdet ligger även inom influensområde för riksintresse för dricksvattenförsörjning, enligt 3 kap. 8 § MB.

I Miljökonsekvensbeskrivningen har påverkan på riksintressen utretts. Sammanfattningsvis bedöms planen inte medföra någon negativ påverkan på berörda riksintressen.



## Sociala värden

### Barn- och jämställdhetsperspektiv

Området försörjs med kollektivtrafik då buss 61 passerar området på väg 149. Verksamhetsområdet ligger inom gångavstånd från busshållplats. Trottoarer och cykelväg planeras genom området och ansluter till väg 149. Gång- och cykelstråken separeras från bilvägen genom diken och trädplantering vilket möjliggör för barn och ungdomar att röra sig tryggt genom området. Dagvattendammen i områdets norra del skapar en grön mötesplats för rekreation i området. Gatubelysning planeras för området för att skapa ökad trygghet för de som rör sig genom området. Planen medger även möjlighet till hotell- och konferensverksamhet (tillfällig vistelse) vilket skapar förutsättningar för visst liv i området även kvällstid som kan öka tryggheten.

## Resurser och hushållning

### God bebyggd miljö

*”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”*

Behovet av industriområden i Visbyområdet på Gotland är stort. Planområdet ligger utanför vattenskyddsområde och intill Visby flygplats vilket innebär att platsen bedöms som mest lämpad för en exploatering av verksamhetsområde med industri. Mark som tas i anspråk för föreslagen exploatering saknar höga naturvärden och utgörs idag av äldre betes- och odlingsmark. Att etablera verksamheter och kontor i anslutning till flygplatsen är ett hållbart sätt att utnyttja befintlig infrastruktur. Ökande mängder trafik ger en liten ökning buller i nära anslutning till planområdet. Goda möjligheter att ta sig till och från planområdet med cykel skapas.

Bebyggelsen har anpassats i höjd till skogsområdet i väster för att smälta in i miljön. Den befintliga bostadsbebyggelsen väster om planområdet kan upplevas komma längre bort från flygplatsen när andra byggnader kommer som en barriär emellan. Dagvattenledningar för området planeras som öppna diken med dagvattendam som tillskapar naturvärden och sociala värden i området. Naturområden med höga naturvärden och områden för ängsmark sparas och utvecklas. Detaljplanens genomförande bedöms bidra positivt till miljömålsuppfyllelsen.

## Hälsa och säkerhet

### Miljö- och riskfaktorer

Med ledning av den nuvarande och tidigare markanvändningen och med närhet till flygplatsen och Lummelundsväg bedöms vatten och mark inom området kunna vara förorenat. En undersökning och provtagning har därför genomförts inom ramen för planarbetet (PentaCon 2021)

Halter av PFAS i grundvattnet kan ha betydelse i de fall lokala brunnar skall utnyttjas för dricksvattenuttag. Det aktuella detaljplaneområdet skall anslutas till kommunalt vatten och avlopp varför frågan inte är aktuell i detta fall. Inga organiska eller oorganiska föroreningar med halter över det generella riktvärdet för mindre känslig markanvändning, MKM, har konstaterats i de analyserade jordproverna. Inget av resultaten från jordprovtagningen föranleder någon åtgärd. Marken bedöms således lämplig att bebygga för planerad markanvändning.

#### **Förorenad mark**

Konsekvensen av planförslaget bedöms som positiv gällande föroreningsituationen. Detaljplanen bedöms kunna bidra till att minska risken för spridningar av förorenade ämnen till grundvattnet då anläggningar för rening av dagvatten anordnas.

#### **Biltrafik**

Ett genomförande av detaljplanen bedöms medföra viss ökad trafik läng väg 149 och genom planområdet. Exploateringen förväntas medföra en trafikökning på det befintliga vägnätet med 1100 fordon per årsmedeldygn för år 2040.

Verksamhetsområdet ansluter i söder till befintlig in-och utfartsväg till Visby flygplats. Vägen kommer behöva breddas och detaljplanen medför en viss ökad risk för att konflikter kan uppstå mellan flygresenärer och industritrafik.

#### **Farligt gods och farliga ämnen**

Industrierna inom området avser småskalig industri som inte hanterar större mängder av brandfarliga varor. Då planerat industri- och verksamhetsområden i sig ej medför några risker bedöms frågan om farligt gods inte behöva utredas inom planen. Om industrier som hanterar brandfarliga varor vill etablera sig i området ska aktuell industri upprätta en egen riskanalys som belyser vilka risker industrin medför och hur dessa skall hanteras samt vilka insatsmöjligheter den kommunala Räddningstjänstens har. Planområdet har ett avstånd om mer än 25 meter från identifierade riskkällor, där hantering av brandfarliga ämnen sker, vilket bedöms som godtagbart utan skyddsåtgärder för planerad markanvändning.

#### **Kumulativa effekter från verksamhet och industri**

Närheten till bostadsområden innebär att verksamheter som sammantaget kan ge upphov till olägenhet i form av störningar inte får etableras inom området.

Alla slags störningar bör inventeras och bedömas var för sig, men hänsyn bör också tas till den samlade och kombinerade påverkan som olika slags störningar kan få på boendemiljön. Denna fråga ska behandlas vidare i samband med bygglov, där åtgärder som exempelvis skyddad placering av bullrande verksamhetsdelar, som exempelvis kylfläktar och ventilationsaggregat kan utföras och placeras i riktning bort från bostäder för att minimera bullerspridningen. Eventuella skyddsåtgärder och bedömning kring verksamheternas störningspåverkan på närliggande bostäder hanteras i bygglovskedet och miljötillstånd enligt MB.

För respektive verksamhet som etablerar sig på platsen ska hänsyn tas till befintliga verksamheters miljötillstånd och eventuella störningar av buller och

lukt. Vid bygglovskedet och prövningar enligt miljöbalken ska en samlad bedömning av verksamhetens art och påverkan på omgivningen göras.

Riktvärden för industri- och annat verksamhetsbuller anges i Naturvårdsverkets rapport 6538 "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller". De nivåer som anges i tabellen nedan är vägledande för bedömning om buller utgör en olägenhet.

Tabell 4, Ljudnivå från verksamhet, frifältsvärde.

	L <sub>eq</sub> dag (06-18)	L <sub>eq</sub> kväll (18-22) samt lör-, sön- och helgdag (06-18)	L <sub>eq</sub> natt (22-06)
Utgångspunkt för olägenhetsbedömning vid bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler	50 dBA	45 dBA	40 dBA

Tabell från Bullerutredning, Tyréns

Utöver det som är angivet i tabell ovan gäller:

- Maximala ljudnivåer (LF<sub>max</sub> > 55 dBA) bör inte förekomma nattetid klockan 22-06 annat än vid enstaka tillfällen.
- Vissa ljudkaraktärer är särskilt störningsframkallande. I de fall verksamhetens buller karakteriseras av ofta återkommande impulser som vid nitningsarbete, lossning av metallskrot och liknande eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter bör värdena i tabell 1 sänkas med 5 dBA.
- I de fall den bullrande verksamheten endast pågår en del av någon av tidsperioderna ovan, eller om ljudnivån från verksamheten varierar mycket, bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för den tid då den bullrande verksamheten pågår. Dock bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för minst en timme, även vid kortare händelser.

## Miljö kvalitetsnormer

### vatten

Planen bedöms inte påverka miljö kvalitetsnormer för vatten. Området ingår i ett avrinningsområde som avvattnas till vattenförekomsten Gotlands nordvästra kustvatten. Kustvattenförekomsten har måttlig ekologisk status idag och den bedöms ej uppnå god kemisk ytvattenstatus. Grundvattenförekomsten är Mellersta Gotland-Visby och har god kvantitativ status men otillfredsställande kemisk status på grund av höga halter av bly, dioxin och PFAS.

Marken bedöms ha dålig infiltrationskapacitet. Genom studering av SGU:s jordartskarta och jorddjupskarta torde endast en mindre del vatten infiltrera i marken och nå vid perkolering grundvattenförekomsten "Mellersta Gotland – Visby" som även har låg skyddsklass. Dagvattnets huvudrecipient blir Gotlands nordvästra kustvatten som har låg skyddsklass.

Recipienternas skyddsklasser i kombination med bedömningen att markanvändningen bedöms medföra "hög föroreningshalt" ställer krav på hög rening.

Dagvattensystemet som rekommenderas i form av diken med strypta sektioner och en väldimensionerad damm beräknas medföra hög rening. Dagvattensituationen efter exploatering bedöms ge ökade föroreningsmängder av fosfor, bly, koppar, zink, kadmium, krom, nickel, och kvicksilver efter rening. Dessa halter bedöms dock ej påverka recipienternas miljökvalitetsnormer eller miljökvalitetsstatusar. Storleken på Gotlands nordvästra kustvatten i relation till det tekniska avrinningsområdet som avvattnas dit samt de mindre mängdökningarna, leder till bedömningen att de mindre ökade föroreningsmängder inte riskerar att enskilt försämra recipientens kemiska och ekologiska status, eller förhindra att recipienten kan uppnå dess miljökvalitetsnormer. Eftersom endast en mindre del vatten inom det omdanade området, bedöms nå grundvattenförekomsten ”Mellersta Gotland – Visby” och att innan infiltration, sker sedimentering av suspenderade ämnen i diken, bedöms ej dess kemiska status påverkas eller dess miljökvalitetsnormer.

Ett försök att lägga till ytterligare ett reningssteg i form av ”översilningsyta” genomfördes vilket inte hjälpte med att få ner föroreningshalterna till dagens halter. Alltså bedöms föreslagen rening vara tillbörlig i relation till det konservativa kravet på ”hög reningsgrad” baserat till planerad markanvändning med höga föroreningshalter och recipienter med låg skyddsklass.

## Luft

Miljökvalitetsnorm för luft överskrids periodvis i Visby och höga halter av små partiklar har uppmätts i centrala Visby. I dagsläget finns inga indikationer på att partikelhalter skulle överskridas inom aktuellt planområdet. Trafiken inom och runt området ökar vilket kan innebära mindre negativa konsekvenser för MKN luft. Planförslaget bedöms i sig inte medföra att miljökvalitetsnormen för luft riskerar att överskridas.

## ADMINISTRATIVA FRÅGOR

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 60 månader från den dag då planen vinner laga kraft.

### Medverkande

Jennifer Persson - Planförslag  
Per Seigerlund - Genomförandefrågor  
Anna Lindkvist Hegardt- Gestaltning

Emma Gradin - Plankonsult, Liljewall  
Hillevi Kittel - Plankonsult, Liljewall

Samhällsbyggnadsförvaltningen i Visby (2023-03-28)

Richard Löwenborg  
Planchef

Jennifer Persson  
Planarkitekt