

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Program för området Kilen och omgivande gaturum, Region Gotland

Regionstyrelsen beslutade 2023-10-31 att samhällsbyggnadsförvaltningen skulle samråda med ett planförslag för området Kilen och omgivande gaturum. Planförslaget har under tiden 2023-11-20 – 2023-01-20 varit ute på samråd.

Information om samrådet har varit uppsatt på Region Gotlands anslagstavla, mail har skickats till berörda myndigheter, förvaltningar m.m. och brev har skickats till berörda fastighetsägare enligt upprättad postlista. Kommunen har även informerat om samrådet i annonser i ortspressen samt hållit i ett samrådsmöte 2023-12-05.

Totalt har 11 yttranden inkommit under granskningstiden. Yttranden har lämnats av: Länsstyrelsen, Skanova, GEAB Värme, Gotlands Elnät AB, Lantmäteriet, GUBIS, St1, Visby Servicecenter AB, Tilleike AB, Ceida Fastigheter AB och 1 privatperson. 6 utlåtanden har lämnats av: Hälso- och sjukvårdsnämnden, Socialnämnden, Barn- och utbildningsnämnden, Räddningstjänsten, SBF Miljö och Hälsa, Tekniska nämnden.

Med anledning av inkomna synpunkter har planförslaget reviderats i vissa avseenden inför godkännande av programmet. Nedan ges en redovisning av inkomna synpunkter samt samhällsbyggnadsförvaltningens bemötanden av dessa. Vissa yttranden har summerats, men finns i sin helhet hos samhällsbyggnadsförvaltningen. Personnamn eller fastighet anges inte, på grund av dataskyddsförordningen GDPR, i sammanställningen. I stället benämns respektive inkommet yttrande från privatperson med Region Gotlands handlingsnummer.

### ÄNDRINGAR AV FÖRSLAGET EFTER SAMRÅDET

- *Revidering av byggnadshöjder: Under rätt förutsättningar kan det vara lämpligt med ett fåtal byggnader inom programområdet som är 5 våningar, 1 våning högre än den våningshöjd som föreslogs i samrådshandlingen.*
- *Bedömning om behov av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har ändrats, enligt Länsstyrelsens yttrande. MKB bedöms behövas i kommande planarbete.*
- *Reviderad bedömning av behov av transformatorstationer, enligt GEABs yttrande.*
- *Föreslagen möjlig etappindelning för detaljplaner har reviderats.*

Utöver detta har mindre revieringar, redaktionella justeringar och förtydliganden gjorts i programhandlingen.

**Instans/  
Inkommande  
datum**

**Synpunkter/Åtgärder**

Statliga och kommunala nämnder och styrelser

**Länsstyrelsen  
2024-01-19**

Länsstyrelsen har samrått förslaget internt samt genom extern remittering till Försvarsmakten.

Länsstyrelsen anser att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan med hänseende till förorenade områden och MKN-grundvattnen vilket kan innebära risk för människors hälsa, miljö m.m.

Bedömning eboknligt Länsstyrelsens prövningsgrunder i 11 kap. 10 § PBL  
Länsstyrelsen bedömer att aktuellt planförslag i delar kan aktualisera framtida prövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

Riksintressen

Länsstyrelsens ser att det kan behövas mer än en siktlinjeutredning för att utreda påverkan på världsarvet. Området ligger så pass nära världsarvet att en Heritage Impact Assessment (HIA) kan vara aktuellt, se även *Kulturmiljö*.

Hela Gotland är av riksintresse för turismens och friluftslivets intressen. Bestämmelserna utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

Planområdet är beläget inom influensområde för flyghinder för riksintresset Visby flygplats. Byggnationen i programförslaget begränsas i höjd och bedöms därmed inte påverka riksintresset negativt.

Planprogramsområdet är beläget inom riksintresse vattenförsörjning. Länsstyrelsen gör bedömningen att planprogrammet inte påverkar riksintresse vattenförsörjning.

Planområdet ligger i anslutning riksintresse för kommunikation, Visby hamn och inom riksintressets påverkansområde för industribuller. Länsstyrelsen gör bedömningen att det finns möjlighet att anpassa byggnaders placering och utformning med hänsyn till bullerexponering och vid behov förbättra ljudmiljön genom olika bullerdämpande åtgärder.

Delar av planområdet omfattas av riksintresse för totalförsvarets militära del. Länsstyrelsen har inhämtat Försvarsmaktens synpunkter som bedömer att planförslaget i dess nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Förorenade områden

Länsstyrelsen bedömer att åtgärden kan medföra betydande miljöpåverkan utifrån sakområdet förorenade områden. Bedömning grundar sig på att ytterligare utredningar och sanering av föroreningar krävs. Länsstyrelsen instämmer i behovet av att komplettera undersökningar på Visby blåklinten 5 för att avgränsa föroreningarna under byggnader. Länsstyrelsen håller med i bedömningen att det finns ett behov att undersöka om föroreningar spridits till berg, vilka risker dessa utgör för människors hälsa och miljö om

markanvändningen ändras. Skulle föroreningar i berg påträffas som kan utgöra en risk för människors hälsa eller miljö bör det även undersökas hur dessa kan åtgärdas och kostnad för eventuella åtgärder.

I huvudstudien föreslås att om markanvändning ändras till bostadsområde bör kompletterande undersökningar av markföroreningar längs gränserna av området genomföras. Detta för att bekräfta att föroreningshalter är lägre än i centrala delar av området.

Länsstyrelsen rekommenderar att kvicksilver läggs till i analyspaketet i de vidare utredningarna som föreslås av Region Gotland på fastigheten Visby Astern 9. Detta med anledning av att det på fastigheten funnits en kvarn där utsäde har betats med kvicksilver.

#### *Förorenade objekt*

Inom planområdet finns det sex stycken förorenade objekt:

1. "Gasverkstomten" belägen på fastigheterna Visby Blåklinten 5 och Visby Blåklinten 6. Objektet har bedömts vara en riskklass 1 (mycket stor risk).
2. "Visby Gjuteri & Mekanisk Verkstad" belägen på fastigheterna Visby Astern 8 och Visby Astern 9. Objektet har bedömts vara en riskklass 2 (stor risk).
3. "Fole Mekaniska Verkstad" belägen på fastigheten Visby Astern 7. Halterna arsenik, bly och koppar översteg riktvärden för mindre känslig markanvändning med grundvattenskydd (MKM GV) i två prov medan halterna kadmium och zink översteg riktvärden för känslig markanvändning (KM) i de översiktliga undersökningarna. Objektet har bedömts vara en riskklass 2 (stor risk).
4. "Elektricitetsverket" belägen på fastigheterna Visby Blåklinten 4 och Visby Blåklinten 7. Flertalet olyckor samt spill av olja finns dokumenterade från den tidigare verksamheten. I de översiktliga undersökningarna påträffades PAH:er i halter över känslig markanvändning (KM). Objektet har bedömts vara en riskklass 3 (måttlig risk).
5. "Shell Söderväg" belägen på fastigheten Visby Astern 4. Fastigheten ingår eventuellt i den tidigare gasverkstomtens verksamhetsområde. I de översiktliga undersökningarna påträffades PAH:er ca 2 m under marken som bedömdes potentiellt kunna härstamma från den tidigare gasverksamheten inom kvarteret. Spridningsförutsättningarna bedöms vara stora. Objektet har bedömts vara en riskklass 3 (måttlig risk).
6. Det potentiellt förorenade objektet "Visby Astern 3 (Fd Södervägs Brädgård)" belägen på fastigheten Visby Astern 3. I ett prov från de översiktliga markundersökningarna påträffades kadmium i halter något över känslig markanvändning (KM). Sammantaget bedöms risken för miljöpåverkan från tidigare verksamhet på objektet som liten varför objektet tilldelats riskklass 4.

#### Vattenförsörjning, dagvatten- och spillvattenhantering

Länsstyrelsen efterfrågar i det kommande planarbetet en kapacitetsberäkning som visar att det finns utrymme före de tilltänkta bostäderna/verksamheterna i planprogrammet.

Länsstyrelsen ser positivt på att en dagvattenutredning tas fram inom ramen för planarbetet. En bedömning av planförslagets påverkan på grundvatten bör inkluderas.

#### Trafikbuller

Bullerutredning ska utföras och enligt Region Gotland kommer förslag på skyddsåtgärder att tas fram för att säkerställa att riktvärdena kan klaras. Länsstyrelsen gör därför bedömningen att planprogrammet inte kan medföra betydande miljöpåverkan med hänseende på trafikbuller.



### Miljö kvalitetsnormer

#### *MKN-Luft*

Förutsatt att luftutredning genomförs och visar att det är möjligt att implementera tillräckliga skyddsåtgärder anser Länsstyrelsen i likhet med Region Gotland att utifrån MKN-luft kan planprogrammet inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

#### *MKN-Grundvatten*

Länsstyrelsen anser att det inte går utesluta att planprogrammet medför betydande miljöpåverkan med hänseende på MKN-grundvatten. Med omvandlingen av området från industri till bostäder kommer marken att behöva saneras vilket medför risken att föroreningar sprids till grundvatten och ytvatten. Grundläggning av underjordiska garage/källare innebär pumpning samt bortledning av grundvatten och därmed risk för föroreningsspridning. Det är viktigt att se till området som helhet när påverkan på MKN-grundvatten för recipienten utreds.

### Rådgivning om allmänna intressen enligt 2 kap. PBL

#### *Formalia*

Stycket om bidrag för bostadsbyggande (s.33, under stycket Sanering) bör justeras så att det bättre speglar informationen i naturvårdsverkets kvalitetsmanual, utgåva 16, kapitel 10, Åtgärd av mark inför bostadsbyggande.

#### *Bostadsförsörjning*

Länsstyrelsen ser positivt på att planprogrammet syftar att eftersträva en funktionsblandning och ett blandat bostadsutbud där bostäder med olika boendeformer och storlekar tillförs.

#### *Kulturmiljö*

Länsstyrelsen ser positivt på planprogrammets intention med att bevara den äldre bebyggelsen och spåren av den industriella utvecklingen i området.

Den framtagna kulturmiljöutredningen ger en utförlig beskrivning av områdets kulturvärden samt relevanta rekommendationer för att värna kulturmiljö kvalitétéerna inom området.

Planprogrammet avviker delvis från kulturmiljöutredningens rekommendationer, exempelvis anges bebyggelse närmast rondellen. Bebyggelse närmast rondellen bedöms dels ha en negativ påverkan på kulturvärdena i området och dels på stadslandskapet.

Länsstyrelsen menar vidare att området behöver utformas på ett sådant sätt att upplevelsen av den historiska skillnaden mellan innerstad och ytterstad bibehålls. Staden utanför murarna kännetecknas av en glesare kvartersstruktur med öppna gaturum.

Det öppna gaturummet har succesivt förändrats till ett mer slutet gaturum särskilt i området utanför söderport. En fortsatt förtätning av slutna gaturum och högre, tätare bebyggelse kan ge en negativ kumulativ påverkan på världsarvet och riksintresset i synnerhet men även de kulturhistoriska värdena i området samt på stadsbilden i helhet.

Utifrån detta ser Länsstyrelsen det relevant att förtydliga bestämmelser i kommande detaljplaner kring höjd och volym. Vidare medger programkartan 3+1 våning i de områden med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (Kv. A och Kv. Ea). Om bevarandet, med anledning av sanering, inte skulle vara möjligt, skulle detta i praktiken kunna innebära att området får en helt ny karaktär än intentionen i planprogrammet.



Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att planförslaget kan skada kulturvärdena, eftersom det görs avsteg från rekommendationerna från kulturmiljöutredningen samt att det finns behov av att ta fram ytterligare utredningar för att utreda påverkan på världsarvet, riksintresset och stadslandskapet.

#### *Fornlämningar*

Inom området för framlagda planprogram finns inga kända fornlämningar registrerade. Området bedöms inte behöva utredas arkeologiskt, då det till större delen varit bebyggt i omgångar sedan slutet av 1890-talet. Det kan finnas äldre kulturlager under den befintliga bebyggelsen.

Området har varit bebyggt sedan 1800-talets slut och framåt. Vid studier av äldre historiska kartor framgår det att vägsträckningarna runt och genom området följer i stort äldre tiders vägnät, det är därmed positivt om dessa kan bibehållas utifrån ett kulturhistoriskt perspektiv.

Den grönyta som idag finns längst norr ut mot cirkulationsplatsen har en sentida allé som tillkom slutet av 1980-talet. Allén följer den äldre vägsträckningen för Stenkumlaväg och har därmed en viss kulturhistorisk betydelse för bevarandet av de gamla siktstråken mot Söderport.

#### Naturmiljö

Länsstyrelsen bedömer att åtgärden utifrån naturmiljö inte medför en betydande miljöpåverkan.

Utifrån ett naturvårdsperspektiv behöver hänsyn visas till de träd som i underlaget bedöms kan komma att påverkas:

- Nedtagning av träd nummer 6 i kartbilden på sidan 27 i programhandlingen kräver biotopskyddsdispens.
- Nedtagning av trädraden bestående av fem träd i den norra delen av området nära rondellen kan komma att kräva biotopskyddsdispens, det beror på om de vid tidpunkten för avverkningen uppfyller de biotopskyddskriterier som finns gällande ålder och/eller stamdiameter.
- Om de två träden som markerats med orange på östra sidan av Stenkumlaväg riskerar att påverkas negativt av planerade åtgärder krävs biotopskyddsdispens för åtgärden.

#### Klimatanpassning

Länsstyrelsen bedömer att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan ur klimatanpassningssynpunkt. Det finns dock flera aspekter som behöver hanteras i det fortsatta planarbetet.

När ett område planläggs och markens lämplighet bedöms ska effekten av förändrat klimat under den planerade bebyggelsens förväntade livslängd beaktas. Länsstyrelsen bedömer att det i planområdet framförallt är aktuellt att beakta skyfall och ökade nederbörds mängder samt ett varmare klimat med ökad risk för värmebölja.

Länsstyrelsen anser att kommande utredningar ska beakta relevanta effekter av klimatförändringar såsom ökade nederbörds mängder.

Region Gotland konstaterar att det inte finns någon identifierad översvämningsproblematik inom programområdet. Länsstyrelsen konstaterar att det finns en lågpunkt i mitten av programområdet (etapp 2b) där vatten kan bli stående.

Länsstyrelsen anser att en analys kring vilka ekosystemtjänster som behövs är positivt och kan bidra till reglerande ekosystemtjänster, exempelvis för temperaturreglering och dagvattenhantering.

- Samhällsbyggnadsförvaltningen** *Förvaltningen tackar för inkommet yttrande.*
- Programhandlingen har kompletterats med information om att en HiA kan bli aktuell i kommande planarbete.*
- Regionen ser de risker som Länsstyrelsen beskriver när det gäller markföroreningars eventuella påverkan på grundvatten, och ändrar bedömning i linje med Länsstyrelsens yttrande gällande behov av MKB för att kunna bedöma påverkan på MKN grundvatten.*
- Regionen önskar se en avsevärd förtätning i centrala Visby, där det är möjligt, och ser ur flera aspekter att det är lämpligare med lågt, tät bebyggelse än hög, glesare bebyggelse. En förtätning i en kvartersbebyggelse med småstadskaraktär är ett svar på flera av platsens förutsättningar, såsom industri- och trafikbulleproblematik och luftföroreningar, samtidigt som det möjliggör ett hållbart vardagsliv för fler gotlänningar. Tätheten kommer därför att i högre grad närma sig den i innerstaden, det är dock väldigt många andra aspekter som inte kommer att göra det och som gör tidslagren fortsatt läsbara. Bland annat kommer gatusektionerna fortsatt vara breda och gaturummen annorlunda utformade i relation till de i innerstaden. Även grönska kan användas som ett stadsbyggnadselement för att klargöra skillnaden mellan innerstad och ytterstad.*
- Samrådshandlingen medgav bebyggelse upp till 3+1 våningar. Denna revideras nu till att på ett fåtal platser kunna tillåta upp till 4+1 våningar. Samtidigt beskriver programmet tydligt att den dynamik som råder i Foles mekaniska verkstad ska råda i hela området, varför en dynamik mellan lägre och högre bebyggelse ska skapas oavsett om befintlig bebyggelse kan bevaras eller inte.*
- Påverkan på kulturmiljön utreds vidare i kommande planarbete, när vi har faktiska bebyggelseförslag att ta ställning till. Gällande grönytan som finns längst norr ut mot cirkulationsplatsen har bedömning gjorts att det är prioriterat att minska trafikrummet och samtidigt tillskapa ett kvarter med goda bostadskvaliteter, och att det därmed troligen inte är möjligt att bevara stråket. Efter att trafikutredningen tagits fram får det studeras vidare om det är möjligt att bevara detta stråk som ett gångstråk, siktlinje eller liknande.*
- Hälso- och sjukvårdsnämnden 2023-11-16** Hälso- och sjukvårdsdirektören beslutar att förvaltningen avstår från att lämna synpunkter på remissen.
- Samhällsbyggnadsförvaltningen** *Förvaltningen tackar för inkommet utlåtande.*
- Skanova (Telia Company) AB 2023-11-29** Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet och önskar att så långt som möjligt behålla dem i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.
- Samhällsbyggnadsförvaltningen** *Förvaltningen tackar för inkommet yttrande och tar med frågan till kommande detaljplanearbete.*
- GEAB Värme 2023-11-29** Det finns fjärrvärme i och omkring området. Nya fastigheter kan anslutas till fjärrvärmenätet. Flytt av befintliga ledningar måste planeras tillsammans med Geab i god tid.
- Samhällsbyggnadsförvaltningen** *Förvaltningen tackar för inkommet yttrande.*

**Gotlands Elnät AB  
2023-12-01**

I planprogrammet för Kilen (kvarteren Visby Blåklinten, Astern och del av fastighet Hällarna 1:7) har flera aspekter för el och fiber tagits med vilket är bra, bl a att finns en fibernod i området, som det fortsatt behöver finnas en plats till på 10m2. Gotlands Elnät AB skulle dock vilja komplettera några delar.

Det finns en större fördelningsstation i programområdet, den kommer att avvecklas inom tiden 2025-2028. Efter avvecklandet kommer det dock finnas elkablar kvar i marken, dessa får inte byggas över, byggnad får ej uppföras närmare än 3 m från ledningarna. Om någon ledning eller anläggning är i vägen för byggnation eller liknande, får exploatören bekosta ändringsarbetet. Det är också möjligt att marken behöver saneras efter rivningen av fördelningsstationen. Sanering gör att årtal för att bruka marken fullt ut antagligen drar ut något år. För de elledningarna som blir kvar i bruk behövs u-områden.

Öster om fördelningsstationen finns en nätstation (transformatorstation). Denna kommer finnas kvar fram till vi har ny plats till den, och att omkoppling till den nya transformatorstationen är genomförd, inklusive nya dragningar av elledningar.

I planprogrammet nämns att två till tre tekniska områden till transformatorstationer behövs. Det är korrekt. Gotlands Elnät föredrar att det placeras in tre transformatorstationer. Stationerna behöver spridas ut över hela området, gärna i mitten på varje del. I illustrationsbilden har båda transformatorstationerna hamnat i västra delen vilket blir lite snedfördelat. Gotlands elnät kommer behöva sätta större transformatorstationer i området, då det är högt tryck på befintliga redan idag. Ytan på de planerade transformatorstationerna behöver vara på 10x10 m, men ytterligare 4 m runt om området behöver vara fritt från byggnader, ex parkering, grönyta eller liknande fungerar, avståndet är för att elsäkerheten ska kunna upprätthållas.

Det finns även andra befintliga elkablar, fiber och fjärrvärme i området. Om någon ledning eller anläggning är i vägen för byggnation eller liknande, får exploatören bekosta ändringsarbetet.

Områden för elledningar behöver också planeras in, 6m breda, även om det oftast går att lägga elledningar längs de vägar (helst trottoar) som planeras.

**Samhällsbyggnads-  
förvaltningen**

*Förvaltningen tackar för inkommet yttrande.*

*Illustrationsbilden har reviderats för att mer schablonmässigt visa på en spridning av transformatorstationerna. Faktiskt behov av elförsörjning och därmed antal transformatorstationer samt placering av dem får studeras vidare i kommande planarbete när vi vet vilka kvarter som är aktuella för förtätning. Text om transformatorstationerna i programhandlingen har reviderats.*

*Programhandlingens skrivning om fibernoden har reviderats.*

*Övriga synpunkter är inte frågor som hanteras inom ramen för programmet men tas med till kommande detaljplanearbete.*

**Lantmäteriet  
2023-12-11**

Lantmäteriet har inte granskat det aktuella förslaget till program och lämnar därför inga synpunkter. Lantmäterimyndigheten har ingen lagstadgad skyldighet att granska planförslag och dessa berör normalt sett endast indirekt Lantmäteriets kommande arbete. Många av de ställningstaganden som beskrivs i förslag till program kommer i och för sig att innebära förändringar i fastighetsindelningen eller att fastighetsanknutna rättigheter (servitut, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar etcetera) kommer att bildas eller



ombildas. Omfattningen av dessa behov kommer dock att konkretiseras i senare skeden, till exempel då områden detaljplaneläggs.

**Samhällsbyggnadsförvaltningen** *Förvaltningen tackar för inkommet yttrande.*

**Socialnämnden  
2023-12-15**

Det är av yttersta vikt att Region Gotland säkrar mark till omsorgsboenden för att möta den demografiska utvecklingen. I annat fall kommer det att få stora konsekvenser för den enskilde som ej får sina behov och rättigheter tillgodosedda. Det kommer även få konsekvenser för socialnämnden som ej kommer att kunna verkställa beslut om boende och därmed riskera viten. Av detta skäl är det viktigt att, förutom utveckla ordinarie bostadsbestånd, även säkerställa utvecklingen av boende för personer med funktionsnedsättningar samt för äldre personer som har behov av särskilt boende. Målgrupperna önskar framförallt boende i Visby.

Enligt socialnämndens plan för bostäder med särskild service för personer med funktionsnedsättningar 2022-2031 (SON 2022/450) finns det ett prognostiserat behov av två nya gruppboendestäder under kommande tioårsperiod. Behovet avser ett boende inom LSS avseende 6 platser ca 900 BTA samt ett boende inom SoL som avser 10-15 platser, ca 1200 BTA (avseende mer detaljer kring markytan, se funktionsprogram SON 2018/207).

Enligt socialnämndens plan för särskilt boende för äldre inom Region Gotland 2022-2031 (SON 2022/295) finns behov av att bygga ytterligare särskilda boenden inom den kommande tioårsperioden för att möta den demografiska utvecklingen. Det krävs ca 200 nya platser och det finns ett starkt önskemål om ett särskilt boende i Visby med 90 platser. Rörande storlek på markyta finns referensobjekt samt funktionsprogram SON 2023/52.

Det är av yttersta vikt att Region Gotland säkrar mark till omsorgsboenden för att möta den demografiska utvecklingen. I annat fall kommer det att få stora konsekvenser för den enskilde som ej får sina behov och rättigheter tillgodosedda. Det kommer även få konsekvenser för socialnämnden som ej kommer att kunna verkställa beslut om boende och därmed riskera viten. Av detta skäl är det viktigt att, förutom utveckla ordinarie bostadsbestånd, även säkerställa utvecklingen av boende för personer med funktionsnedsättningar samt för äldre personer som har behov av särskilt boende. Målgrupperna önskar framförallt boende i Visby.

Bilagor

Plan för särskilt boende för äldre inom Region Gotland 2022-2031  
Plan för bostäder med särskild service för personer med funktionsnedsättningar 2022-2031

**Samhällsbyggnadsförvaltningen** *Förvaltningen tackar för inkommet utlåtande. I dagsläget finns ingen mark inom planområdet som ägs av Region Gotland och som lämpar sig för anläggande av omsorgsboenden.*

**Räddningstjänsten  
2023-12-18** Räddningstjänsten har inget att erinra.

**Samhällsbyggnadsförvaltningen** *Förvaltningen tackar för inkommet utlåtande.*

**Barn- och utbildningsnämnden  
2023-12-27**

Barn- och utbildningsnämnden uppskattar att få ta del av förslaget för planprogram för området Kilen och omgivande gaturum känns bra, då får vi med oss de i vår kommande planering för våra förskolor och skolor i området.

Vi ser fram mot att få vara delaktiga med remissvar framöver. Gymnasie- och vuxenutbildningen har granskat förslaget för program för området Kilen och omgivande gaturum och som förslaget ser ut kommer de inte att med föra några problem för barn eller elever som skall passera farliga vägvagnsnitt.

Barn- och utbildningsnämnden har inga negativa synpunkter på förslaget.

**Samhällsbyggnadsförvaltningen** *Förvaltningen tackar för inkommet utlåtande.*

**SBF Miljö och Hälsa 2024-01-02** Enhet Miljö- och hälsoskydd har inget att tillägga gällande planprogrammet i det här skedet. De fördjupade utredningar som behövs för att säkerställa att området exploateras på ett, enligt miljöbalken, korrekt sätt kommer utföras senare i processen.

**Samhällsbyggnadsförvaltningen** *Förvaltningen tackar för inkommet utlåtande.*

**Tekniska nämnden 2024-02-20** Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden har följande synpunkter:

1. Fastigheterna Blåklinten 5 och 6 behöver ytterligare utredas avseende gällande tomtindelingsbestämmelser.
2. Det bör i programförslaget framgå att det är brist på annan lämplig detaljplanelagd mark för ändamålet i Visby vilket kan medföra att omlokalisering inte blir möjlig.
3. Det bör i programförslaget framgå tydligare vad som föreslås gällande Söderrondellen och de grönytor som ingår i den.
4. Det bör i programförslaget utredas vilka alternativ som finns om allén i området Kilens norra del inte kan tas bort.

Tekniska nämnden påtalar även vikten av att kollektivtrafikens behov beaktas i både planprogram och framtida detaljplaner.

#### Bedömning av Mark- och exploateringsavdelningen

Mark- och exploateringsavdelningen framhåller att fastigheterna Gotland Visby Blåklinten 5 och 6 sannolikt har gällande tomtindelingsbestämmelser som behöver utredas och eventuellt upphävas i samband med ett framtida planarbete för att kunna genomföra önskade förändringar i fastighetsindelningen.

I programförslaget framgår att det krävs en närmare utredning gällande möjligheterna att omlokalisera de befintliga bensinstationerna inom området Kilen till andra platser i Visby. Denna utredning bör behandla om det är Region Gotland eller de enskilda fastighetsägarna som bär ansvaret för att finna lämplig mark för en omlokalisering. För att kunna genomföra programförslaget på ett tillfredställande sätt framhåller Mark- och exploateringsavdelningen att det i Visby är brist på lämplig detaljplanerad mark för ändamålet. Det kan medföra att en omlokalisering inte är möjlig inom Visby.

Den exploateringsgrad som föreslås i programförslaget är jämförelsevis hög inom Visbyområdet. Högre exploateringsgrader medför risk för större olägenheter för närområdet, vilket har beaktats i programförslaget genom att hålla bebyggelsen relativt låg och tät. Ytterligare högre exploateringsgrad skulle sannolikt kräva högre bebyggelse, vilket i sin tur skulle ge en negativ inverkan på kringliggande områden och riskera att bli normbildande för Visbyområdet i helhet.

#### Bedömning av Trafikplaneringsgruppen

Trafikplaneringsgruppen påtalar att vid framtagande av detaljplan kommer en trafikutredning att behöva genomföras. Detaljerade frågor kring trafiken hanteras i den framtida trafikutredningen.

#### Bedömning av VA-avdelningen

VA-avdelningen ingen erinran mot texten i programhandlingen, men påtalar att en utredning krävs kring kapacitetsbehov för att kunna beräkna områdets möjligheter att ansluta sig till det allmänna VA-nätet.

Ledningarna i programområdet börjar också bli gamla, varför det är högst troligt att de kommer behöva bytas i samband med exploateringen. Bebyggelse får heller inte planeras inom ett avstånd på 4 meter från befintligt ledningsnät.

#### Bedömning av Parkplaneringsgruppen

Parkplaneringsgruppen framhåller att det i programförslaget bör framgå tydligare vad som föreslås gällande Söderrondellen och de grönytor som ingår i den. Grönytorna inom rondellen bör läggas ut som parkmark vid ett eventuellt detaljplanearbete. Det mindre grönområde som i programförslaget angränsar mot Söderväg bör inte läggas ut som allmän platsmark för park, utan istället som kvartersmark.

Sannolikheten att få dispens för att ta bort den biotopskyddade allén i programområdets norra del tros vara mycket låg. Detta riskerar att förhindra genomförandet av en framtida detaljplan och därför bör alternativa lösningar utredas där träden och grönområdet integreras med framtida bebyggelse.

Programhandlingen kan även uppfattas som något missvisande när det på sida 19 skrivs om att utveckla den befintliga stigen till en grönskande gångfartsgata eftersom grönytan och träden på den enligt förslaget inte ska behållas.

Det framstår som att trädvårdsplanen har tolkats felaktigt i några av de hänvisningar som gjorts till denna i programförslaget. Uttrycket "prioritera kvantitet framför större trädstorlekar" avser trädstorlekar vid inköp och plantering, inte slutstorlek på trädet vilket det tycks har tolkats som. Det är tvärtom angeläget att generellt sträva efter träd som når en stor slutstorlek där det är möjligt.

De parkeringsplatser som idag finns invid parken Tallunden bör behållas eftersom det inte finns några andra allmänna parkeringsplatser i anslutning till parken. Det kan också vara svårt för en ny trädrad att etablera sig längs Tallundsgatan på det sätt som visas i kartbilden på sidan 15. Sannolikt hamnar de nya träden under befintliga trädkronor på trädraden i Tallunden, som mestadels består av lindar. Lindarna är stora och kommer att bli ännu större. Verklig kron diameter är i nuläget mellan 16-22 meter, medan de utifrån skissen endast är 5-7 meter i diameter. Skissen blir därmed missvisande eftersom trädkronorna är och kommer vara betydligt större än vad som framgår av programförslaget.

Parkplanering bedömer det som tveksamt om det går att få till fungerande grönska ovanpå ett underjordiskt garage.

Följande skrivfel finns i programhandlingen:

1. Datum då trädvårdsplanen antogs av Tekniska nämnden ska vara 2022-03-30.
2. På sidan 27 är träd nummer 7 och 8 i kartbilden förväxlade och ska byta plats.



3. På sidan 27 omnämns också ett träd, "Parklönn" som inte finns. Det ska vara "Parklind".

### **Samhällsbyggnads- förvaltningen**

*Förvaltningen tackar för inkommet utlåtande.*

*Tomtindelningsbestämmelser hanteras vidare i detaljplaneskedet.*

*Planhandlingen kompletteras med information om att det finns brist på annan lämplig detaljplanelagd mark för bensinstationer i Visby vilket kan medföra att omlokalisering inte blir möjlig.*

*Söderrondellen studeras endast översiktligt i programmet. Inriktningen är att trafikytor för bilen ska minska till förmån för byggbar mark samt förbättrade förhållanden för gång- och cykeltrafikanter. Mer detaljerad information kan ges först efter att en trafikutredning tagits fram, vilket görs i ett detaljplaneskede.*

*Programmets inriktning är att det är viktigt att bebyggelsen i norr tillskapas och skapar ett sammanhängande, attraktivt gaturum för gång- och cykeltrafikanter. Detta kvarter har, likt alla programområdets kvarter, olika viktiga frågor som är i konflikt med varandra eller är beroende av varandra. Scenariot ska läsas som ett av flera olika sätt att följa programmets inriktningar på. Det kan bli stora ändringar i utformning utifrån markägares önskan till utveckling, möjlighet att få dispens för nedtagning/flytt av alléträd från Länsstyrelsen, möjlig minskning av Söderrondellen med mera. Programmet kan inte visa på alla scenarion, utan visar på en tydlig ram i kvartersstruktur inom vilken förändringar ska kunna ske. Om allén i områdets norra del inte tas bort blir bebyggelse i denna del troligen inte möjlig, platsens förutsättningar talar för att en stängd kvartersstruktur behövs. Detta är dock frågor att se vidare på i ett senare skede.*

*Programhandlingen har samråtts med kollektivtrafiken, som ser att det finns förutsättningar både för gällande kollektivtrafik och framtida kollektivtrafik att fungera väl längs planområdet.*

*Inom ramen för programmet så anges ingen exakt önskvärd exploateringsgrad, däremot en strävan om en relativt hög täthet. Denna strävan kvarstår, men måste såklart avvägas med andra intressen som beskrivs såsom vilken karaktär vi vill att Visby ska ha i framtiden samt möjligheterna att skapa bostadsgårdar med goda solförhållanden och tillräckliga ytor. Sedan samrådet har en revidering skett som innebär att det kan prövas om det lämpligt med ett fåtal 5-våningsbyggnader inom programområdet. Andra inriktningar gällande bebyggelsens utformning kvarstår, såsom att den nya bebyggelsen ska ha Foles mekaniska verkstads karaktär som förebild samt att det är en småstadskaraktär som eftersträvas, vilket därför inte bör ge en negativ inverkan på kringliggande områden och riskera att bli normbildande på ett negativt sätt för Visbyområdet i helhet.*

*Information på sida 19 revideras, likaså uppdateras information från trädvårdsplanen. Parkering intill Tallunden föreslås fortsatt behållas, dock ska den utformas mer trafiksäker samt tillgänglighetsanpassad. I trafikutredningen ingår att se över Tallundsgatans utformning liksom om det är lämpligt med parkering till parken även längs Stenkumlaväg. Träd tas bort längs Tallundsgatan i de illustrationer som finns i programhandlingen. Befintliga lindars kronstorlek revideras. Skrivfel revideras.*

### **Tekniska nämnden** Kollektivtrafik 2024-02-27

Det ligger två busshållplatser på Stenkumlaväg, precis intill planområdet. Programmet föreslår inga förändringar för kollektivtrafik inom ramen för programmet, men Kollektivtrafikenheten bedömer att ombyggnad av

Hållplatser måste tas med i programmet och planeringen av det omgivande gaturummet. De två hållplatserna i området är inte tillgänglighetsanpassade. Om busshållplatsernas placering och utrymmesanspråk inte kommer med i programmet och i planeringen av gaturummet riskerar det att starkt försvåra tillgänglighetsanpassning av busshållplatserna, genom att det utrymme som hållplatserna kräver "byggs bort". Att i efterhand, när gaturummet redan är byggt, bygga till tillgänglighetsanpassade hållplatser riskerar att bli mycket svårt och mycket dyrt. För att säkerställa en god utformning av hela gaturummet, där hållplatserna ingår, är det bäst att planera för ombyggnad av hållplatserna redan i programmet för Kilen och omgivande gaturum, samt i efterföljande trafikutredning.

Kollektivtrafikenheten bedömer att följande förändringar behöver tas med i programmet för Kilen och omgivande gaturum:

1. Hållplats Tallundsgatan tillgänglighetsanpassas enligt målen i Trafikförsörjningsprogram 2024-2033, beslutat i TN 2023-11-23, med standard enligt hållplatshandboken, antagen i TN 2023-02-21,
  2. Hållplats ÖB tas bort enligt planeringen för nytt stadslinjenät i Visby, beslutat i TN 2023-03-28,
  3. En ny hållplats skapas utmed Söderväg, i anslutning till området Kilen, då utbyggnaden av bostäder och verksamheter i Kilen gör det önskvärt att också knyta området till de busslinjer som trafikerar Söderväg.
- framhåller

#### Bedömning

Huvuddelen av hållplatserna i Visby har en låg standard och är inte tillgänglighetsanpassade. Trafikförsörjningsprogrammet och hållplatshandboken ställer krav på ombyggnad och tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det gäller även hållplatserna på Stenkumlaväg. I programmet för Kilen ingår ombyggnad av gaturummet på Söderväg och Stenkumlaväg, och det mest kostnadseffektiva är att bygga om hållplatserna i samband med detta.

För att hållplatserna ska bli tillgänglighetsanpassade krävs att hållplatsernas på- och avstigningsytor är skilda från anslutande gång- och cykelväg. För att få plats med detta krävs att behovet av ombyggnad erkänns i programmet och att placering och utformning utreds vidare i kommande planarbete och trafikutredning. Kompromisser mellan gaturummets olika delar kan behöva göras, då gatubredden är begränsad. Detta kan även beröra hållplatserna. Trafikförsörjningsprogrammet kräver att 95 procent av hållplatser med minst ett hållplatsläge med fler än 20 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2033. Etappmål 70 procent år 2027. (nuläge 26,7 procent 2022). Både Tallundsgatan och ÖB räknas till dessa.

#### Tallundsgatan och ÖB

Längs Stenkumlaväg ligger hållplatserna Tallundsgatan och ÖB, som båda angränsar till Kilen. Hållplatserna trafikeras av både stadstrafik och regionbusstrafik. I det nya stadsbusslinjenätet ska hållplatserna trafikeras av nya stadsbusslinje 2.

Hållplatserna ligger mycket nära varandra, på omkring 200 meters avstånd. För att möta det nya stadslinjenätets krav på korta körtider och snabb tillgänglighetsanpassning av hållplatser föreslår Kollektivtrafikenheten att hållplats ÖB tas bort i samband med att hållplats Tallundsgatan tillgänglighetsanpassas. Borttagning av ÖB är med i de underlag som presenterades till Tekniska nämnden och Kollektivtrafikberedningen inför beslut 28 mars 2023. Att förvaltningen föreslår att just ÖB tas bort beror på

att avstånden mellan hållplatserna på Stenkumlaväg och nya stadsbusslinje 2 ska bli jämna. Hållplats ÖB ligger också dåligt till i en kurva. Tallundsgatan och ÖB har ungefär lika många påstigande (omkring 20 påstigande/vardag). Om ÖB tas bort kan man räkna med att resandet på Tallundsgatan dubblas. Till det kommer den resandeökning som kan väntas av utbyggnaden av Kilen. Även med en försiktig uppskattning innebär det att Tallundsgatan kommer att ha över 50 påstigande om dagen. Detta gör att Tallundsgatan förutom väderskydd också kommer att behöva tillgång till väderskyddad cykelparkering i närheten, enligt kraven i hållplatshandboken.

#### Ny hållplats utmed Söderväg

Den kraftiga ökningen av bostäder och verksamheter i området Kilen som föreslås i programmet gör att det är lämpligt att anlägga en ny hållplats utmed Söderväg, i anslutning till Kilen. Söderväg ska trafikeras av nya stadsbusslinje 3. Man kan också räkna med att linje 10 ska trafikera hållplatsen, utifrån målen att rätta ut busslinjer i trafikförsörjningsprogrammet. En ny hållplats här ger Kilen tillgång till två stadsbusslinjer och regionbusslinjerna på både Söderväg och Stenkumlaväg.

En ny hållplats på Söderväg kan lämpligen anläggas mellan gatorna Lothargatan och Tallundsgatan. Placering och utformning av hållplats bör utredas vidare i kommande planarbete och trafikutredning.

#### **Samhällsbyggnadsförvaltningen**

*Förvaltningen tackar för inkommet utlåtande.*

*Avsnitt gällande kommande trafikutredning på s.35 har reviderats för att även inkludera kollektivtrafikens behov. Illustrationsplanen på s.39 har reviderats till att visa beskrivna framtida hållplatslägen. I övrigt bedöms synpunkterna lämpligen hanteras i ett senare skede i planprocessen, där kollektivtrafikenheten behöver ha en aktiv roll och involveras i trafikutredningar.*

#### Markägare/boende/föreningar

##### **GUBIS (Gotländska utvecklingsbolag i samverkan) 2023-11-24**

GUBIS har inga synpunkter och inget att erinra till förslaget.

##### **Samhällsbyggnadsförvaltningen**

*Förvaltningen tackar för inkommet yttrande.*

##### **Ceida Fastigheter AB 2023-12-12**

#### Sammanfattning/Förslag:

Vi anser att det i detaljplanen ska finnas tydlig möjlighet att riva befintliga byggnader på fastigheterna Astern 8 samt Astern 9.

#### Bakgrund och resonemang:

Vi är ägare av fastigheterna Astern 8 & Astern 9 genom bolaget Ceida Fastigheter AB. I programmet som är framtaget bedöms byggnaderna på dessa tomter som kulturhistoriskt värdefulla. Förslaget är att dessa byggnader skall bevaras i den mån sanering medger. Det är den så kallade valskvarnen & "Röda Ladan" på Astern 9 samt Foles mekaniska verkstad på Astern 8.

Vi anser att det är en bra idé att utforma Kilen med dessa byggnader som förebild.

Däremot är dessa byggnader konstruerade på ett sätt som gör det väldigt svårt att bygga om till andra typer av verksamheter. Exempelvis är höjden på



Valskvarnens bjälklag så låga att det inte går att bygga om till något annat än lagerutrymmen som den idag fungerar som. "Röda Ladan" är i så dåligt skick att vi som äger den har valt att inte använda plan 2 pga för dåliga golv, fasad, tak m.m.

Byggnaden längs Stenkumlaväg byggdes en gång i tiden som nämns i programmet till Foles mekaniska verkstad. Det är en vacker byggnad men den har stora utmaningar när det kommer till att utveckla den rent konstruktionsmässigt. Vi har gjort olika utredningar och försök att hitta sätt att utveckla den genom åren men rent byggnadstekniskt är det mycket svårt.

Att renovera skulle inte vara ekonomiskt försvarbart oavsett vem som skulle utveckla dessa fastigheter.

Marken är enligt olika utredningar även helt eller delvis förorenade vilket för bevarande ännu svårare.

Det är klart att med oändliga ekonomiska resurser så går allt. Tyvärr är verkligheten den att risken är överhängande att dessa byggnader kommer stå kvar och förfalla vid ett framtida utvecklande av området. Och då försvinner meningen med bevarandet.

Vårt förslag är snarare att man genom detaljplan reglerar den arkitektoniska visionen för att bevara den befintliga karaktären. Exempel på dessa förslag finns i programmet under sidan 22. Det kommer att bevara en vacker känsla i kilen.

Det är mycket möjligt att flera av dessa byggnader kommer finnas kvar i en utveckling av området. Men att sätta förbud på att riva dessa riskerar att hindra eller helt stoppa stora delar av utvecklingen av ett område som kan bli ett av Visbys mest attraktiva att bo och verka på.

### **Samhällsbyggnadsförvaltningen**

*Förvaltningen tackar för inkommet yttrande.*

*Kommunen har tagit fram en utredning som visar på att flera av de befintliga byggnaderna är värdefulla ur ett allmänt perspektiv och bör bevaras. Detta innebär att kulturmiljön ska prioriteras högt när den vägs mot andra frågor. Det är även viktigt att i möjligaste mån bevara befintliga byggnader ur ett hållbarhetsperspektiv, att resurser används effektivt, och ur ett socialt perspektiv. Kommunen inriktning om bevarande som getts i samrådshandlingen kvarstår. Detta förutsätter dock att det bedöms möjligt med hänsyn till byggnadens tekniska skick och med hänsyn till påträffande av markföroreningar. Ett bevarande exkluderar dock inte att det ska vara möjligt att varsamt upprusta byggnaderna eller låta dem husera andra funktioner.*

*Att kommunen anser att byggnader är värda att bevara innebär att byggnaderna i detaljplanen förses med rivningsförbud. Vid införandet av rivningsförbud kan fastighetsägaren ha rätt till ersättning för den ekonomiska skada som bestämmelsen kan medföra (PBL 14 kap 7 §). Rätten till ersättning gäller endast om den skada som rivningsförbudet medför är betydande i förhållande till värdet av den berörda delen av fastigheten. En ersättningsutredning görs i samband med detaljplanearbetet och därefter tar kommunen ställning till om rivningsförbud och eventuella varsamhetsbestämmelser ska införas.*

### **Yttrande #28 2023-12-14**

Jag vill lämna följande synpunkter på Program för området Kilen och omgivande gaturum i Visby (MBN 2022/131): Som forskare och kulturhistoriker har jag ägnat flera års studier av tre av de verksamheter som direkt eller indirekt haft bäring på Kilen-området i form av såväl Visby

gasverk, Fole mekaniska verkstad med efterföljare samt järnvägen. Det första industriområdet utanför murarna i Visby var det som växte fram redan på 1850-talet direkt utanför Österport, snart följt av det utanför Söderport. Det senare tilläts expandera under en längre tid och kom därför att i många avseenden spegla industristaden Visbys framväxt. Här samlades (utanför nu aktuella planområde, men funktionellt sammanhängande med det):

- Järnvägsstation med tillhörande lokstall, verkstäder och servicelokaler
- Mejeri
- Snickerifabrik
- Mekanisk verkstad och gjuteri
- Elverk
- Gasverk
- Ägglogistik
- Kvarnverksamhet
- Rälsbusssgarage

Den senaste större nyetableringen av industriell verksamhet i området utgjordes av Statens Järnvägars centralverkstad (dagens ÖoB), som stod klar 1952 och kort senare det andra mejeriet i området också stod klart. Området har efter järnvägens nedläggning 1960 och följande upprivning 1963 varit föremål för en stark omvandling varvid årsring efter årsring av det som en gång varit suddats ut från kartan. Det gäller t.ex. rivningen av snickerifabriken sannolikt på 1950-talet, delar av gasverket också under 1950-talet, det första mejeriet och lokstallet 1972, av verkstadslokalertillhöriga järnvägen 1978, av rälsbusssgaraget 1988, av järnvägens godsmagasin samt det andra mejeriet kring 1990 o.s.v. Genom fattade beslut kommer också byggnation i anslutning till fd Statens Järnvägars centralverkstad ske i framtiden vilket kommer skymma än mer av det som varit.

Den industriella revolutionen gick inte Gotland eller Visby förbi utan var tvärtom en viktig utvecklingsfas också här där de byggnader som kom att uppföras och rymma olika verksamheter än idag manifesterar detta industriella och kulturella arv. Fole mekaniska verkstad expanderade snabbt och var i mitten av nittonhundratalets första decennium en stor verkstadsindustri även med utblick över resten av landet. Från Gotland skedde en omfattande export av främst järnvägsfordon till fastlandet och Fole mekaniska verkstad kom också att bli landets fjärde största tillverkare av lokomobiler – den ångdrivna och stationära föregångaren till traktorn, lite förenklat förklarar. Dessa fakta är så här ett sekel senare svåra att fullt ut förstå och ta till sig vidden av. Industrin var betydelsefull.

Gasverket i Visby var inte unikt i sitt slag. Däremot är gasverkshuset i Visby ett av ytterst få, månne det enda, bevarade i Sverige från en mindre stad. Därför är det också viktigt att dess minne värderas och vårdas för framtida generationer. I programmet finns ett omfattande och välgrundat material framtaget bl.a. rörande byggnaders kulturhistoriska värde. Jag ställer mig bakom dessa värderingar och vill understryka vikten av att dessa respekteras i det program som så småningom klubbas samt efterföljande detaljplaner.

I media har entreprenören [REDACTED] uttryckt att han som exploatör har svårt att få ihop ekonomin för sitt projekt om han inte får riva alla byggnader i området och bygga högre. Det ligger i entreprenörens gener att alltid uttrycka den åsikten, eftersom denne i valet mellan att tjäna pengar och att tjäna mer pengar alltid väljer det senare. Just därför finns inte heller något tungt vägande skäl att lyssna på en invändning från det hållet. Tvärtom borde exploatören ta till sig områdets kulturhistoria och bejaka den som ett medel att skapa intresse för de bostäder och lokaler vederbörande avser bygga.

Områdets värde har fler komponenter än dess exploaterbara markyta och bevarandet av äldre värdefulla byggnader och deras varsamma inkludering i området kommer att bidra till de tillkommande byggnadernas uppskattning. Jag vill därför bara med emfas understryka att bibehållandet av Fole mekaniska verkstads kvarvarande byggnader – och valskvarnen, elverket är viktiga och att ett framlyftande av byggnadernas och deras verksamheters historiska betydelse för framtida generationer är viktiga för förståelsen av det moderna Visby. Jag önskar att ett förtydligande om detta framöver kan göras t.ex. genom något minnesmärke i området. I den mån ursprungliga lanternintak kan återskapas på några av verkstadsbyggnaderna vore det också ett fint sätt att vårda det industriella arvet.

### **Samhällsbyggnads- förvaltningen**

*Förvaltningen tackar för inkommet yttrande.*

*Beslut om bevarande av byggnader kommer att tas först i detaljplanearbetet, när det kan utredas tydligare om det är möjligt utifrån att platsen har stora markföreningar samt byggnadernas tekniska skick, men Region Gotlands avsikt är fortsatt den som angavs i samrådshandlingen- att utpekade byggnader, gårdsmiljöer och siktlinjer ska bevaras. De frågor som vägt tyngst mot bevarande av befintlig kulturmiljö har varit regionens behov av att tillskapa fler bostäder och att skapa en attraktiv, trygg, och sammanhängande miljö för gående och cyklister. Intresset av att förtäta i centrala Visby prioriteras högt. Därför har flera, men inte alla, av de utpekade kulturmiljövärdena föreslagits för bevarande.*

*Frågor om framlyftande av platsens historia, genom till exempel minnesmärken eller namngivning av nya gator, är inte frågor som hanteras i detta tidiga skede utan får studeras vidare i kommande detaljplanearbete.*

### **Tilleike AB 2024-01-11**

I "Kilen" äger vi fastigheterna Atern 3 och 7 och vi har även en del av vår verksamhet där. Vi vill ta tillfället att inom ramen för samrådet yttra oss. Vi instämmer i ambitionen att skapa en högklassig blandstad med en god miljö och att man stärker några välbelägna kvarter.

#### Stadsbild

Den nu gällande detaljplanen är från 1934 och är en del av en omfattande planläggning som har legat till grund för stora delar av Visby utanför stadsmuren. Den har gett en stadsbild där stadsmuren med torn och portar och fria ytor dominerar innan en grön småskalig stadsbild tar vid. Enligt planförfattaren Sven Markelius egen beskrivning skulle "den nya bebyggelsen underordna sig stadsmuren. De nya stadsdelarna skulle få en öppen och lummig karaktär och delas upp i mindre grupper, som var för sig skulle utgöra ett avslutat kvarter, åtskilda av öppna landskapsmässiga områden." De större vägarna som leder in mot stadsmurens portar ville han också ge en karaktär av esplanader.

En del av det som byggts från 1970-talet och framåt har tyvärr inte levt upp till dessa idéer och vi anser att Visby har förlorat på det. Vi vill att den nya bebyggelsen i rimlig omfattning ska utformats så att den underordnar sig stadsmuren enligt de gamla idéerna. Samtidigt vill vi som markägare i Kilen att vår mark får exploateringsmöjligheter som är likvärdiga med de andra har får i motsvarande lägen på senare tid.

Den gestaltning som programmets småtrevliga illustrationer skildrar, tycker vi, skildrar en miljö som passar bättre innanför muren. Vi vill forma en mer samtida bebyggelse, gärna med branta takfall och ett stort inslag av murat byggande, fina detaljer och gotländska referenser, men med en lummigare karaktär. Vi är ju ett företag som jobbar med renovering av medeltida byggnader, t ex kyrkor.



Vi även framföra några andra synpunkter.

#### Fole verkstad

I programmet omnämns Fole verkstad. Verkstaden existerade under ca 15 år för 120 år sedan och levererade rullande materiel till järnvägen. I Kulturmiljöutredningen från Tyréns beskrivs några äldre hus på tomten som tillhörde Fole verkstad som värda att restaurera och bevara, både som byggnader och gårdsmiljö. Även vi ägare av byggnaderna kan charmas av den ruffa industrimiljön och dess historia och vill gärna göra något av den. Vi har vårt kontor i en av byggnaderna. Vårt problem är dock att de är sönderombyggda och i övrigt i ett dåligt tekniskt skick. Till exempel det som omnämns som gjuteriet har genom ett stort antal ombyggnader och utöver det, en höjning av Stenkumlaväg gör att huset nu ligger i en grop och de enda bevarade gamla fönstren upplevs nu som källarfönster som nu vetter mot ett långsträckt ljusschakt vid sidan av gångbanan straxt bakom en busstur. Att det gått in ett spår på fastigheten har gjorts obegripligt genom gatans höjning och det som numera byggts på andra sidan Stenkumlaväg. Att behålla fotavtrycket av gjuteriet och att i övrigt behålla något av gårdsbildningen och att ta upp detaljer från det gamla ser vi som goda idéer men en restaurering som kulturmiljöutredningen önskar ser vi som orimligt både utifrån teknik och ekonomi. Det skulle dessutom kräva, en justering av gatan och andra åtgärder långt utanför tomten.

#### Blandstad

Vi stöder tanken på att Kilen skall bli en blandstad. En viktig del är vad som blandas. Vi ser gärna att byggrätterna utformas så att bostäder kan blandas med kontor eller kanske ett äldreboende med förskola i bottenvåningen etcetera. Vi tror dock inte på att bygga butiksytor som generell lösning av bottenvåningarna mot Söderväg och Stenkumlaväg. Konkurrensen från etableringar runt Visbyleden är för stor. I bästa fall kan någon enstaka enklare restaurang eller mindre servicebutik klara sig om det finns tillgång på markparkering i närheten.

#### Trafik och gator

Vi ser positivt på ambitionen att stärka gatunätet i öst-västlig ledd och att gatorna blir genomgående med det som i programmet beskrivs som silningsprincip. Vi är dock helt emot att skapa en ny gata i nord sydlig ledd. Argumentet att den behövs för angöring är fel. I dag används Söderväg och Stenkumlaväg för angöring där tvärgående gator inte fungerar. Söderväg och Stenkumlaväg behöver inte bli mer som trafikleder utan mer som gator för människor. Att använda de för angöring och korttidsparkering är ett effektivt sätt att göra om trafikleder till stadsgator där låga hastigheter och bilkörning på andra trafikanters villkor är motiverade. Att köra bilar och tyngre fordon för leveranser och sophämtning mitt inne i de små kvarteren är varken trevligt eller trafiksäkert. Och utformas de som ett gångtrafikområde blir de för många en helt obegriplig miljö, t. ex. hur man ska förhålla sig till bilar om man är ett litet barn. Ta bort nödlösningen med angöringsgata och angör kvarteret utifrån, åtminstone i vårt kvarter.

#### Skala

Relativt hög täthet påstås vara vägledande för planprogrammet. En viktig del är också önskan till variation. Vi samtycker men i planförslaget men i illustrationen ser vi ett stort inslag av envåningshus och endast ett tvåvåningshus på våra fastigheter. I detta centrala läge borde envåningshus vara ett undantag. Programmet argumenterar för låga hus för att undvika skugga på gaturummen. På vår gata, Tallundsgatan, finns inte det problemet. Snarare är det så att läget tål inslag av högre hus. Även inne i kvarteret bör det gå att göra något hus högre då det knappast kommer att förändra

stadsbilden. Vi anser att när Regionen nyligen släppt fram 5 våningar i en detaljplan i ett mycket exponerat läge i närheten, då borde vi kunna bygga i liknande höjder i diskreta lägen. Särskilt eftersom några siktlinjer mot världsarvet inte störs av högre bebyggelser till exempel inne i vårt kvarter.

#### Avgränsningen och genomförbarhet

Att genomföra ett större projekt med ett spritt ägande har stora svårigheter. Bland annat med gränsdragning. Vi tror att nya gränsdragningar inte behövs inom vår del av Kilen. Tvärtom kan nuvarande verksamheter avvecklas på sina egna villkor och förnyelse kan ske i etapper vinner vi mycket. Kan vi behålla de befintliga byggnaderna vid gränsen mot Astern 4 så har vi ett skydd mot den där belägna drivmedelstationen. Det innebär att vi redan nu borde kunna bygga bostäder på våra två tomter. Den dag som drivmedelsförsäljningen försvinner kan kontorshuset omvandlas till bostäder om så önskas och butikshuset mot Söderväg kan ersättas med ett kontors- eller bostadshus beroende på vad som ses som lämpligt. Det krävs endast att den nya detaljplanen är genomtänkt och medger lite flexibilitet. Om den nya gatan genom kvarteret slopas så slipper vi den samordning som den kräver. Det vill säga vi får förutsättningar för ett mycket snabbare genomförande. Om vi kommer i gång snabbt och om det ger ett ekonomiskt samt miljömässigt positivt utfall kan det få stor betydelse för framtida genomförbarhet av de delar i Kilen som nu se som problematiska.

#### Checklista:

1. Minska beroendet av andra fastighetsägare
2. Förbättra exploateringsekonomi för att skapa genomförbarhet
3. Behåll möjligheten till skydd av byggnader mot bensinstationen
4. Slopa varsamhetsbestämmelser på redan förstörda hus
5. Ta bort allmän gångfartsväg genom mitten av vår del av Kilen
6. Behåll kvartersformen och våra fastighetsgränser mot grannarna inom vårt kvarter
7. Kommersiella lokaler i första hand mot Söderväg och i andra hand mot Stenkumlaväg
8. Låt kontorshuset vara möjligt att bevara och ev. senare bygga om till bostäder
9. Tillåt någon högre byggrätt än 3+1 mot Tallunden och/eller inne i kvarteret.
10. Möjliggör alternativa boendeformer och kanske förskola
11. Behåll parkering på en sida av Tallundsgatan

Bilaga: Tilleike Presentation kilen 2024.pdf

#### **Samhällsbyggnadsförvaltningen**

*Förvaltningen tackar för inkommet yttrande.*

*Kommunen har tagit fram en utredning som visar på att flera av de befintliga byggnaderna är värdefulla ur ett allmänt perspektiv och bör bevaras. Ett värde finns också ur ett hållbarhetsperspektiv, med en effektiv resursanvändning, samt att de kan fungera som en stark platsförankring och en historisk förankring på en plats som i övrigt ska genomgå en stor förändring. Kommunen kvarstår vid denna bedömning, förutsatt att det bedöms möjligt med hänsyn till byggnaders tekniska skick och med hänsyn till påträffande av markföroreningar. Detta exkluderar dock inte att det ska vara möjligt att varsamt upprusta byggnaderna eller låta dem husera andra funktioner.*

*Att kommunen anser att byggnader är värda att bevara innebär att byggnaderna i detaljplanen förses med rivningsförbud. Vid införandet av rivningsförbud kan fastighetsägaren ha rätt till ersättning för den ekonomiska*



skada som bestämmelsen kan medföra (PBL 14 kap 7 §). Rätten till ersättning gäller endast om den skada som rivningsförbudet medför är betydande i förhållande till värdet av den berörda delen av fastigheten. En ersättningsutredning görs i samband med detaljplanearbetet och därefter tar kommunen ställning till om rivningsförbud och eventuella varsamhetsbestämmelser ska införas.

Programförslaget har redan idag utformats för att kunna vara ekonomiskt genomförbart. En inriktning om en relativt hög exploateringsgrad beskrivs, och bebyggelse kan tillföras i enkla volymer upp till fyra våningar. Regionen ger exploatörer ytterligare möjlighet att förbättra ekonomin i projekt i Visby genom att erbjuda skapandet av mobilitetsåtgärder, som kan få ner parkeringstalet avsevärt, en betydelsefull fråga i detta projekt då parkering som ska grävas ner är mycket kostsam. Vi har dock, med era synpunkter i åtanke, reviderat programmet så att det nu anger att det under rätt förutsättningar kan vara lämpligt med ett fåtal byggnader inom programområdet som är 5 våningar.

Programmet ger stort utrymme att skapa en samtida bebyggelse som samtidigt ska svara upp mot platsspecifika frågor såsom höga trafik- och industribullernivåer samt luftföroreningar. Projektet ska också ge goda förutsättningar för människor som bor och verkar i området att skapa ett hållbart vardagsliv, med miljöer som uppmuntrar att röra sig till fots eller med cykel.

Vilka användningar som är lämpliga inom programområdet får slutligen prövas i detaljplanen. Programmet följer översiktsplanens inriktning om bebyggelse med en blandning av bostäder och centrumverksamhet (handel, utbildning, offentlig service, kontor, verksamheter, turism). Skulle någon markägare vilja bygga t.ex. ett äldreboende här ses det alltså rymmas inom ramen för programmets inriktning. Det inslag av centrumverksamheter som redan idag finns längs huvudgatorna, främst längs Stenkumlaväg, vittnar om att det är möjligt för butiksytor att etableras. Kommunen bedömer att det finns bättre möjligheter att utveckla ett stråk med verksamheter längs Stenkumlaväg, med korttidsparkering utanför och ett stråk där verksamheter finns redan idag längs hela sträckan. Längs Söderväg kommer ett pendlingscykelstråk att anläggas, vilket både platsmässigt och funktionsmässigt gör det olämpligt med korttidsparkering längs Söderväg. Därför har regionen valt att inte driva frågan om verksamheter längs denna sträcka i lika stor utsträckning. Ser ni ändå att det finns möjlighet att placera verksamheter där så är regionen positiv till det.

Den nya gångfartsgatan anges kunna bli aktuell som angöringsgata, men det är inte grunden till varför den tillskapats och ej heller det mest eftersträvarsvärda alternativet. Regionen ser om möjligt att den inte bör användas som angöring, utan att angöring främst ska ske från underjordiskt garage eller intilliggande gator. Regionen prioriterar högst att angöring inte ska ske från bostadsgårdarna då de ska ges möjlighet att bli bilfria, trygga och grönskande. Om ni önskar och kan lösa angöring på annat sätt än från gågatan eller bostadsgårdarna så är kommunen som princip positiv till det. Den faktiska genomförbarheten för angöring från huvudgatorna får studeras i kommande detaljplanearbete, då det måste utredas hur den förtätning och de trafikförändringar som sker påverkar trafikflödet på huvudgatorna. Troligen är angöring från Söderväg inte aktuellt då ett pendlingscykelstråk planeras längs denna gata och då prioriteras säkerhet och framkomlighet för cyklister högt, vilket bland annat innebär att minska konfliktpunkter med bilister.

Hög täthet är vägledande för programmet. Samtidigt går det inte att uttala sig om en exakt täthet i detta läge, utan det måste anpassas efter en plats



*specifika förutsättningar och avvägas mot andra värden såsom kvaliteten och storleken på bostadsgårdar m.m. Detta får studeras närmare under kommande detaljplanearbete. Scenariostudien är en skiss som ska förtydliga de principer som angetts i programförslaget och ska inte ses som ett färdigt förslag. Volymhanteringen kommer att behöva studeras vidare tillsammans med markägare i en detaljplaneprocess. Förvaltningen kvarhåller dock att Tallundsgatan är en lokalgata, och ska utformas som det. Detta innefattar både gaturummet och bebyggelsen intill det. Även strävan efter att skapa en småstadskarakter kvarstår, tillsammans med inriktningen att den dynamik som råder i Foles mekaniska verkstad även ska råda i den nya bebyggelsen. Bedömning om lämplig höjd på bebyggelse är högst platsspecifik, och det går därför inte att se på en annan plats, med helt andra förutsättningar, och dra i slutsats att höjden som de har där är lämplig även här. Under rätt förutsättningar kan det vara lämpligt med ett fåtal byggnader någonstans inom programområdet som har något högre våningshöjd, detta får dock inte påverka helhetsupplevelsen av småstadskarakter inom området.*

*Gällande fastighetsgräns mot intilliggande fastigheter så finns en flexibilitet i programmet. Att den yttre formen av kvarteren ska anpassas efter gatornas ytbehov kvarstår, likaså att en gångfartsgata ska gå igenom området. Exakt var gångfartsgatan ska dras är dock inte beslutat, utan en anpassningsmån finns som får ses vidare på i kommande detaljplaner. Denna anpassningsmån gäller även bebyggelsen inom kvarteren. En möjlig etappindelning har studerats ur ett detaljplaneperspektiv i programmet men måste studeras ur flera andra perspektiv också, vilket kommer göras i en förstudie. Denna ska göras innan arbetet med en detaljplan kan påbörjas.*

*Parkering längs Tallundsgatan föreslås fortsatt behållas.*

**St1**  
**2024-01-19**

Förhållande till fastigheten och St1s verksamhet

St1 arrenderar en del av fastigheten Gotland Visby Astern 4 som ligger inom området Kilen och därför påverkas av förslaget till "Program för området Kilen och omgivande gaturum". På den arrenderade marken har St1 för sin verksamhet, uppfört och anlagt en drivmedelsanläggning.

Gjorda investeringar uppgår till betydande belopp. Anläggningen bedrivs under varumärket St1 och den riktar sig till alla typer av trafikanter. Tillsammans med fastighetsägarens verksamhet på fastigheten får detta anges vara en "fullservice anläggning" med även butik, måltidslösningar, biltvätt och bilverkstad.

När det gäller drivmedelsförsäljningen på anläggningen så är den av mycket betydande storlek då den de facto är en av St1s större anläggningar i Sverige under varumärket St1.

Med den försäljningsvolymen följer också att man kan konstatera att anläggningen har en stor betydelse för både boende i Regionen samt besökande till regionen i stort.

St1s miljövision

I samhället pågår en stor omställning för att reducera koldioxidutsläpp. St1 är med och bidrar till den omställningen genom att aktivt verka för och möjliggöra att fordon ska förbruka biobränsle i stället för fossila bränslen. När det gäller denna förändringsprocess är St1 en av de större aktörerna som producerar och säljer biodrivmedel på marknaden. St1 har varit framgångsrik i sitt arbete, vilket delvis har sin grund i en bra utbyggd utbredning av drivmedelsanläggningar.

Härigenom har St1 kunnat avsätta och försälja bioprodukter via den infrastruktur som stationsnätet innebär. Utan ett sådant hade St1 saknat en av de viktigaste förutsättningarna för att sälja biobränsle. Det har dock varit nödvändigt att göra investeringar i stationsnätet så att även biobränsle har kunnat erbjudas på stationer som ingår i ryggraden. I en framtid ser St1 att betydelsen av stationer är avgörande för att kunna vara med och leda omställningen till ett mer Co2-oberoende samhälle. Investeringar som redan i dagsläget planeras på St1s drivmedelsanläggningar i Visby är bland annat HVO100 och Elbilsaddning.

#### St1s Depåverksamhet på Gotland

St1 bedriver sedan länge, som enda drivmedelsbolag, en depåverksamhet i Visby. Den verksamheten är en betydande del av hela regionens energiförsörjning, inte bara begränsad till leveranser av drivmedel till privatpersoner via drivmedelsanläggningarna i regionen utan också till företag, organisationer och myndigheter.

För att St1s depåverksamhet skall fylla sitt fulla syfte så är den till viss del beroende av att St1 har ett antal egna stationer som skall förses med drivmedel, det är själv grunden för St1s depåverksamhets existens. Därav är det av stor betydelse att St1 fortsätter ha drivmedelsanläggningar i Visby i åtminstone samma omfattning som idag.

Sammanfattningsvis så är därmed St1s inställning att vi inte har för avsikt att minska vår etablering i Visby utan har för avsikt att fortsätta driva (minst) två drivmedelsanläggningar. Huvudalternativet som vi ser är att ligga kvar med nuvarande etablering. Om det ändå beslutas om ett annat program för området "Kilen" som gör att vi inte bereds möjlighet att ligga kvar så utesluter St1 inte heller att det kan finnas andra lösningar för en framtida station. En annan lösning behöver dels avse ett motsvarande geografiskt läge, vara lika lättillgänglig och ha en jämförbar visibilitet, dels ge St1 och fastighetsägaren en skälig och rimlig ersättning för uppkomna kostnader och skador.

#### **Samhällsbyggnadsförvaltningen**

*Förvaltningen tackar för inkommet yttrande.*

*I kommunens översiktsplan framgår att det är strategiskt önskvärt att bensinstationer som är belägna centralt i Visby flyttar ut. Det är samtidigt så att det i dagsläget finns brist på lämplig detaljplanelagd mark för ändamålet i Visby.*

*Planprogrammet visar Region Gotlands långsiktiga mål för utveckling inom planområdet. Den framtida strukturen för, samt behovet av, bensinstationer i Visby har inte studerats. Som underlag vid en framtida planläggning avser Region Gotland därför även att utreda dessa frågor.*

*Gällande ersättning för uppkomna kostnader och skador så är det inget som kommunen bekostar, utan en flytt genomförs av exploitören och ska kunna självfinansieras. Normalt så ökar en fastighets värde genom att nya byggrätter skapas.*

#### **Visby Servicecenter AB 2024-01-20**

Vi, Visby Servicecenter AB som sedan snart 36 år tillbaka, äger och bedriver verksamhet på fastigheten Gotland Visby Astern 4, vill med detta komma in med följande klagande i ärendet.

Vi avser att vara kvar med vår verksamhet på fastigheten och har inga planer på att avveckla eller flytta. Om regionen och/eller exploitörer har planer för den så kallade "kilen", får ni förhålla er till det faktumet.

**Samhällsbyggnadsförvaltningen**

*Förvaltningen tackar för att ni tagit er tid att skicka in detta klargörande om att ni avser fortsätta er verksamhet såsom den är idag.*

**Circle K**

Circle K Sverige AB har fått möjlighet att lämna sitt yttrande över programmet för området Kilen och omgivande gaturum och vill i detta sammanhang påpeka vikten av att erforderliga skyddsavstånd mellan Circle Ks anläggning och andra anläggningar eller nybyggnationer följs.

Circle K bedriver verksamhet på plats idag, och vill göra så även i framtiden. Därför vill vi att hänsyn tas dels till de transporter som sker med drivmedel till vår anläggning samt de eventuella störningar som verksamheten kan generera såsom buller, ljus mm. Exempel på detta kan vara trafik till och från vår anläggning samt buller från tex biltvätten.

Circle K avser att utveckla och anpassa fastighet och verksamhet för framtidens behov, exempelvis tillhandahålla andra drivmedelsslag som kan komma att kräva andra skyddsavstånd.

Det finns en känd förorening på fastigheten Blåklinten 5 där Circle K bedriver verksamhet. Circle K är inte ansvarig för föroreningen utan den kan härledas till ett gasverk som ska ha drivits mellan åren 1917 -1954. Det finns här ett åtgärdsbehov och Region Gotland är huvudman.

Circle K önskar att kommunen tar kontakt vid aktuella förändringar som kan komma att röra vår verksamhet.

Det är såklart avhängt gällande vad som händer med den kända föroreningen från gasverket, om den i en framtid ska saneras eller ej vilket kan göra att vi då behöver avflytta från platsen.

**Samhällsbyggnadsförvaltningen**

*Förvaltningen tackar för att ni tagit er tid att skicka in detta klargörande om att ni avser fortsätta er verksamhet såsom den är idag. Förvaltningen kommer att informera och involvera er i kommande process vid frågor som rör er verksamhet.*

Visby den 21 oktober 2024

Richard Löwenborg  
Planchef

Felicia Klasson  
Planarkitekt