Granskningshandling

Region Gotland

Datum
2026-08-18

Diarienr
MBN 2021/4339

Detaljplan för VISBY ÖSTERGÅRD 2

PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING



Innehållsförteckning

Planbeskrivning....1

Detaljplanens syfte....2

Syfte....3

Beskrivning av detaljplanen....4

Hela detaljplanen....5

Genomförandetid....9

Huvudmannaskap....10

Kvartersmark....11

Befintligt....12

Ärendeinformation....14

Annat....16

Motiv till detaljplanens regleringar....17

Motiv till reglering....18

Genomförandefrågor....23

Fastighetsrättsliga frågor....24

Tekniska frågor....27

Ekonomiska frågor....31

Organisatoriska frågor....33

Kulturvärden....35

Upplysningar....36

Planeringsunderlag....37

Kommunala underlag....38

Utredningar....40

Planeringsförutsättningar....43

Kommunala förutsättningar....44

Riksintressen....47

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken....48

Miljökvalitetsnormer....49

Miljö....51

Hälsa och säkerhet....57

Geotekniska och geohydrologiska förhållanden....61

Kulturmiljö....62

Fysisk miljö....63

Sociala aspekter....65

Teknik....66

Service....67

Trafik **68**
Konsekvenser **71**
Fastigheter och rättigheter **72**
Natur **73**
Miljö **74**
Miljökvalitetsnormer **77**
Hälsa och säkerhet **79**
Sociala värden **84**
Riksintressen **86**
Trafik **87**
Sammanvägning av konsekvenser **93**

Planbeskrivning

Avsnittets innehåll

Planbeskrivningen är en tillhörande del av detaljplanen och ska huvudsakligen öka förståelsen för de som berörs av planen genom att beskriva vad som ska genomföras på ett specifikt område i kommunen. I planbeskrivningen redogör kommunen bland annat för planeringsförutsättningar, syfte med detaljplanen, avvägningar mellan olika intressen samt hur planen ska genomföras. Planbeskrivningens innehåll regleras i kap 4, Plan- och bygglagen (PBL) och i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning. Dokumentet är en del i planprocessen och ska vara till hjälp för att tolka planen. Dokumentet kan även användas som underlag för politiska beslut om att anta detaljplanen.

Text från Boverket - PBL kunskapsbanken

Detaljplanens syfte

Avsnittets innehåll

Här redogör kommunen för detaljplanens syfte. Syftet ska vara en kort beskrivning av vad detaljplanen ska åstadkomma och vilka områden samt värden som berörs av detaljplanen. Syftets funktion är att vara utgångspunkt för planläggningen. Vanliga begrepp som används i syftet är "möjliggöra", "skapa förutsättningar för" och "utveckla" för att skapa tydlighet och för att visa på att detaljplanens mark lämplighetsprövas efter planens ändamål.

Text från Boverket - PBL kunskapsbanken

Syfte

Detaljplanen omfattar fastigheten Visby Östergård 2. Syftet med detaljplanen är att ersätta gällande detaljplan, där marken är avsedd för användningen J – Industri, med de nya användningarna Z_1 – Verksamheter, R_1 – Idrott och motion samt K – Kontor. Bakgrunden är att behovet av industriverksamhet på platsen inte längre finns och att fastighetsägaren vill möjliggöra en mer flexibel kommersiell utveckling genom ett bredare spektrum av tillåtna verksamheter.

Planförslaget överensstämmer med den befintliga bebyggelsen och innebär inga större förändringar av den tidigare byggrätten. Byggrätten, som omfattar cirka 50 procent av fastighetsarean, är i huvudsak oförändrad jämfört med gällande detaljplan men har reglerats tydligare för att skapa bättre förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande och med hänsyn till klimatförändringar.

Användningen Z_1 – Verksamheter har preciserats med bestämmelsen "får ej medföra risk för påverkan på grundvattentäkt". Detta motiveras av att planområdet är beläget inom Visbys vattenskyddsområde, vilket ställer särskilda krav på lämplighetsprövningen av olika verksamheter och markanvändningar.

Beskrivning av detaljplanen

Avsnittets innehåll

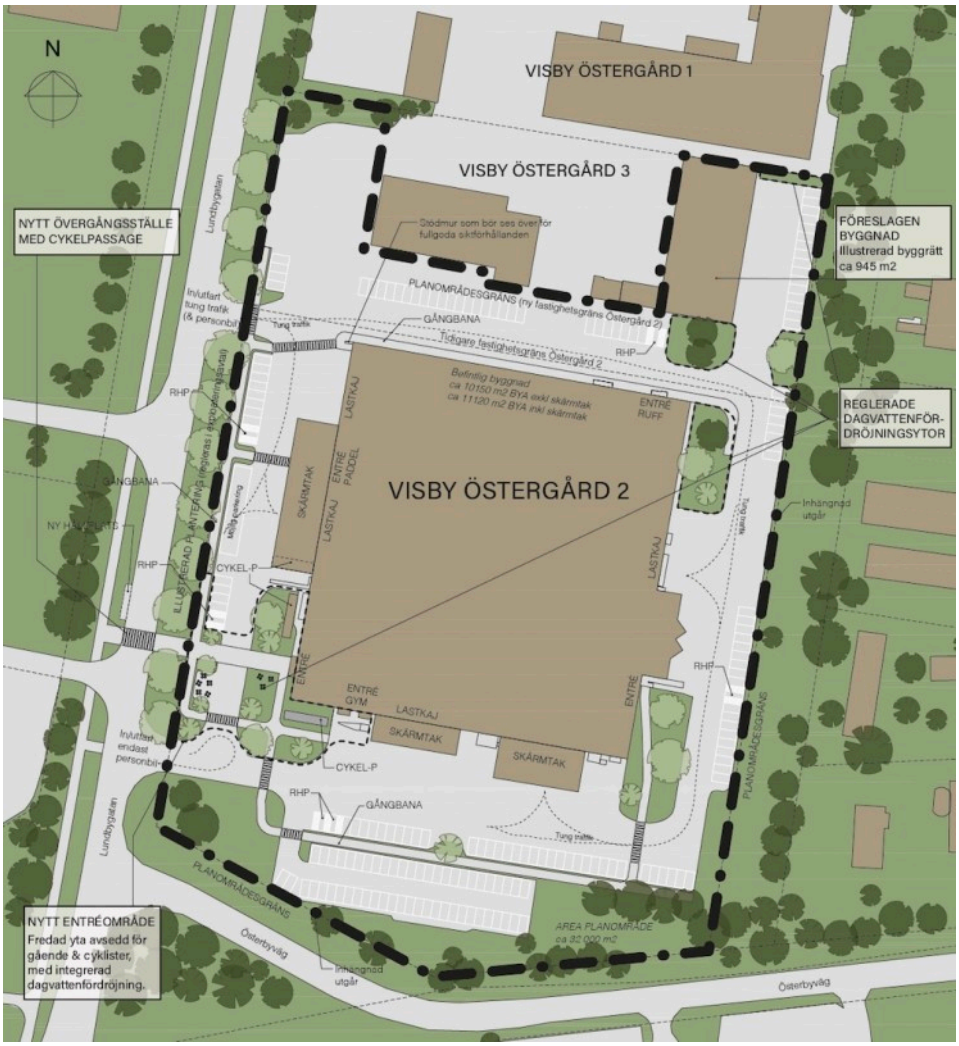
En beskrivning av detaljplanen syftar till att skapa en ökad förståelse. Detta fungerar som underlag för beslutsfattare under planprocessens gång och används även vid genomförande efter planen har vunnit laga kraft. Planbeskrivningen ska innehålla en redogörelse av detaljplanens grundläggande drag och de element som har varit grundläggande för att skapa detaljplanen. Prövningar utifrån annan lagstiftning som utförts under processen presenteras också. I beskrivningen ska även planens omfattning och planområde framgå. Såsom områdets storlek, avgränsningar samt varför platsen har valts ut. Detta görs antingen med hjälp av kartor och/eller text. Kommunen redogör för detaljplanens huvuddrag.

Text från Boverket - PBL kunskapsbanken

Hela detaljplanen

Planområdet ligger i Österby industriområde i Visbys utkanter, cirka 2,5 kilometer öster om Österport. Behovet av industriverksamhet på platsen har upphört och fastighetsägaren vill möjliggöra en mer flexibel användning av fastigheten. Syftet med detaljplanen är därför att ersätta nuvarande markanvändning J – Industri med Z_1 – Verksamheter, R_1 – Idrott och motion samt K – Kontor. De föreslagna användningarna förekommer redan idag, delvis med stöd av tillfälliga bygglov.

Planförslaget tar hänsyn till planområdets läge inom Visbys primära vattenskyddsområde genom att belysa platsens förutsättningar och begränsa verksamheter som kan innebära risk för påverkan på grundvattnet. Samtidigt skapas förutsättningar för en flexibel utveckling inom de föreslagna användningarna.



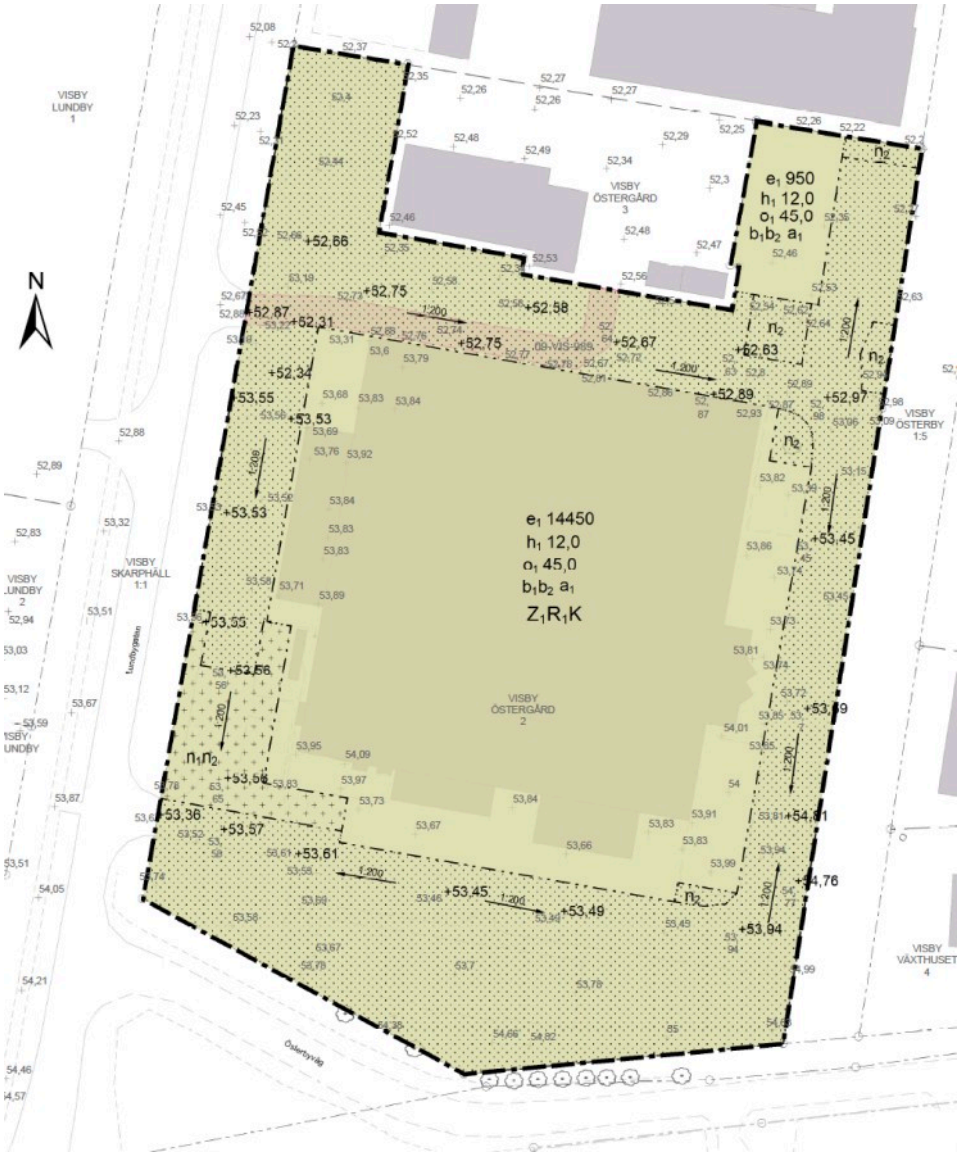
Illustrationen visar ett möjligt utvecklingsscenario utifrån den inriktning som fastighetsägaren i dagsläget bedömer som mest sannolik. Området utvecklas från ett renodlat industriområde till en miljö med verksamheter som även riktar sig till allmänheten, exempelvis genom fler tränings- och sportanläggningar. Stängslet runt fastigheten tas bort och ett övergångsställe anläggs över Lundbygatan till ett nytt entrétorg vid byggnadens sydvästra entréer. Här kan exempelvis cykelparkering, café- eller restaurangverksamhet och andra publika funktioner anordnas. Tung trafik leds till områdets östra och norra delar. Illustrationen är endast ett av flera exempel på hur området kan utvecklas inom ramen för detaljplanen. Det är plankartan och planbestämmelserna som reglerar markens användning och bebyggelsens utformning. Eventuella nya planteringar utanför fastighetsgränsen regleras i exploateringsavtal mellan exploatören och region Gotland. (Planbyrån 2026)

Bestämmelsen Z_1 – Verksamheter – får ej medföra risk för påverkan på grundvattentäkt, möjliggör bland annat viss sällanköpshandel, lager och tillverkning. Syftet är att tydliggöra att endast verksamheter utan risk för negativ påverkan på Visbys grundvatten kan tillåtas. Lättare, icke störande industri utan betydande omgivningspåverkan kan efter särskild miljöprövning medges. I avsnittet *Konsekvenser – Miljö – Vattenskyddsområde* redovisas flera exempel på verksamheter som normalt inte bedöms lämpliga inom planområdet. Observera att listan inte är komplett och att föreslagen användning alltid ska föregås av prövning enligt gällande vattenskyddsföreskrifter.

Användningen R_1 – Idrott och motion införs för att möjliggöra verksamheter inom idrott, motion och hälsa. Därmed kan den befintliga padel- och inomhusgolfverksamheten bedrivas permanent.

Även användningen K – Kontor införs för att planen ska omfatta den befintliga kontors- och tjänsteverksamheten.

Planförslaget innehåller två byggrätter som avgränsas av prickmark. Den ena omfattar den befintliga industribyggnaden och medger begränsade om- och tillbyggnader. Den andra möjliggör en ny byggnad i planområdets nordöstra del. Den sammanlagda byggrätten uppgår till 15 500 m² byggnadsarea (BYA), varav den befintliga byggnaden omfattar cirka 10 150 m².



Urklipp från plankartan.

Den huvudsakliga byggrätten koncentreras kring den befintliga bebyggelsen medan övriga delar regleras som prickmark. Syftet är att skapa en långsiktigt fungerande trafiklösning, säkerställa erforderliga parkeringsytor samt avsätta utrymme för plantering och dagvattenhantering. Ytornas utformning och omfattning regleras genom planbestämmelser.

Mot bakgrund av den befintliga skyfallssituationen, där markvatten riskerar att rinna in i planområdet från öster och sydväst vid ett klimatkompenserat 100-årsregn, reglerar planen bland annat lägsta nivå för färdigt golv och entréer samt marknivåer som inte får ändras utan hänsyn till översvämningsrisk. Syftet är att inte försämra skyfallshanteringen inom eller utanför planområdet. Planen säkerställer även ytor för fördröjning och rening av dagvatten från hårdgjorda ytor. Sammantaget bedöms

dagvattenhanteringen förbättras jämfört med dagens situation. Krav på dagvattenåtgärder aktualiseras i samband med nybyggnation eller ändring av markens förutsättningar.



3D-illustration som visar en möjlig utveckling av det trafikfredade entréområdet (Carin Johanson Arkitektur och Film 2025)

De nya användningarna bedöms medföra ett förändrat rörelsemönster till och från platsen med en något större andel gående och cyklister jämfört nuläget. Region Gotland planerar dessutom för en ny busshållplats längs Lundbygatan, vilket kan stärka kollektivtrafikens attraktionskraft för området.

För att förbättra trafiksäkerheten planeras även en ny gång- och cykelanslutning över Lundbygatan på den kommunala gatufastigheten Visby Skarphäll 1:1. Åtgärden regleras inte i detaljplanen utan genom exploateringsavtal mellan Region Gotland och fastighetsägaren. Åtgärden ska bekostas av exploatören. Den bedöms kunna genomföras inom bestämmelserna för gällande detaljplan (09-VIS-253) och omfattas därför inte av planens avgränsning.

Det bedöms finnas goda möjligheter att tillgodose Region Gotlands parkeringsnorm för både bil och cykel inom fastigheten.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år (60 månader) från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Under denna tid har fastighetsägaren rätt att utnyttja den byggrätt som planen medger. Genomförandetiden har bestämts utifrån bedömningen att planen kan genomföras inom denna period.

Under genomförandetiden kan Region Gotland inte ändra eller upphäva planen utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning för förlorade planrättigheter. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla till dess att den ändras eller upphävs men fastighetsägarens kompensationsrätt upphör.

Huvudmannaskap

Detaljplanen innehåller ingen allmän plats. All mark inom planområdet utgör kvartersmark, vilket innebär att frågan om huvudmannaskap för allmän plats inte aktualiseras.

Kvartersmark

All mark inom planområdet utgör kvartersmark och omfattas av användningarna Z_1 – Verksamheter – får ej medföra risk för påverkan på grundvattentäkt, R_1 – Idrott och motion samt K – Kontor.

Byggrätten regleras genom egenskapsområden som avgränsas av prickmark. Inom byggrätterna anges bland annat bestämmelser om lägsta golvnivå för entréer och förbud mot källare. Därutöver regleras ytor för växtbäddar och andra anläggningar för rening och fördröjning av dagvatten, områden där bilparkering inte får anordnas samt ytor som endast får bebyggas med kompletterande anläggningar, såsom cykelparkeringar med väderskydd, uteserveringar eller liknande.

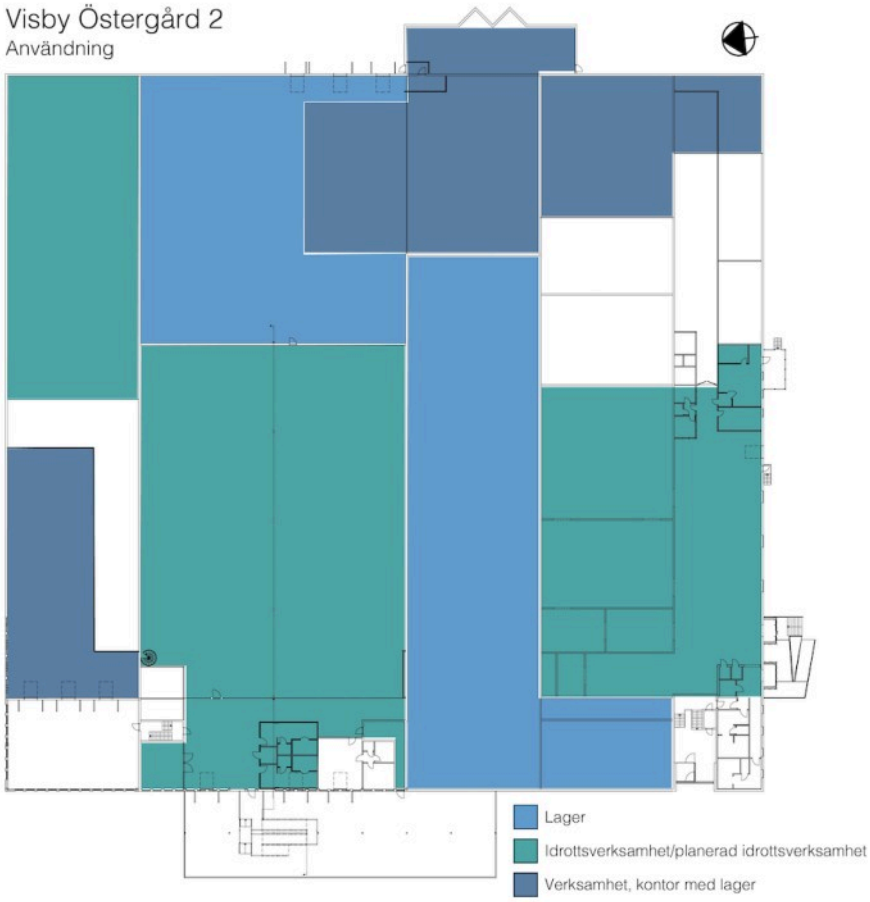
Markens höjdsättning regleras genom befintliga plushöjder och lutningsbestämmelser för att säkerställa skyfallsvattnets flödesvägar och undvika att planförslaget ökar risken för översvämningsskador utanför planområdet. Regleringen skapar samtidigt förutsättningar för ett motortrafikfritt entréområde vid byggnadens huvudentréer.

Planen innehåller även utformningsbestämmelser som i huvudsak överensstämmer med gällande detaljplan avseende byggnadsvolym, högsta nockhöjd och taklutning.

Befintligt

På fastigheten finns ICA:s tidigare centrallager för Gotland. Byggnaden uppfördes i början av 1980-talet och omfattar cirka 11 100 m² byggnadsarea inklusive skärmtak över lastkajerna (cirka 10 150 m² exklusive skärmtak). Sedan ICA:s lagerverksamhet avvecklades i början av 2000-talet har ingen sammanhållen industriell verksamhet bedrivits på fastigheten.

Delar av byggnaden används fortfarande för lagerverksamhet, bland annat för frysvaror, snittblommor och pappersgrossistverksamhet. Därutöver finns mellanlager för transportverksamhet, kontor samt ett flertal mindre företag inom kontors- och tjänstesektorn. Vissa delar av byggnaden står vakanta.



Befintlig användning av byggnaden per hösten 2025. Illustration Planbyrån och Carin Johansson Arkitektur och Film 2025

I byggnaden bedrivs även idrotts- och motionsverksamhet i form av padel (Gotland Padel Center) och inomhusgolf (RUFF). Padelverksamheten bedrivs med stöd av ett tillfälligt bygglov.

Under 2026 tas delar av de vakanta lokalerna i anspråk av ytterligare verksamheter inom hälso- och träningssektorn.

Fastigheten består i övrigt av hårdgjorda ytor för parkering och intern trafik samt planterade ytor. Fordon kan köra runt hela byggnaden och använda båda anslutningarna till Lundbygatan.



Befintlig industribyggnad på Östergård 2. Planbyrån 2025

Planområdet är stängslat, med undantag för den norra sidan. Huvuddelen av den obebyggda marken är hårdgjord och används för parkering, intern trafik och enklare upplag.

Planområdet gränsar i öster till den kommunala fastigheten Visby Österby 1:5, i söder och väster till den kommunala gatumarken Visby Skarphäll 1:1 samt i norr till industrifastigheterna Visby Östergård 1 och 3.

Ärendeinformation

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 bland annat *utökat förfarande*, *standardförfarande* eller *begränsat standardförfarande*.

Detaljplanen hanteras enligt PBL 2010:900 med *utökat förfarande* då samhällsbyggnadsförvaltningen anser att:

- Planförslaget inte fullt ut överensstämmer med gällande översiktsplan, där området redovisas för användningen småindustri. Samtidigt bedöms den nu föreslagna markanvändningen vara lämpligare än gällande planläggning med hänsyn till planområdets läge inom Visbys primära vattenskyddsområde. Genom att ersätta den generella industribestämmelsen med mer preciserade användningar begränsas möjligheten att etablera verksamheter som kan innebära risk för påverkan på grundvattentäkten.

Beslut om planuppdrag fattades av miljö- och byggnämnden i Region Gotland den 16 mars 2022, § 51.

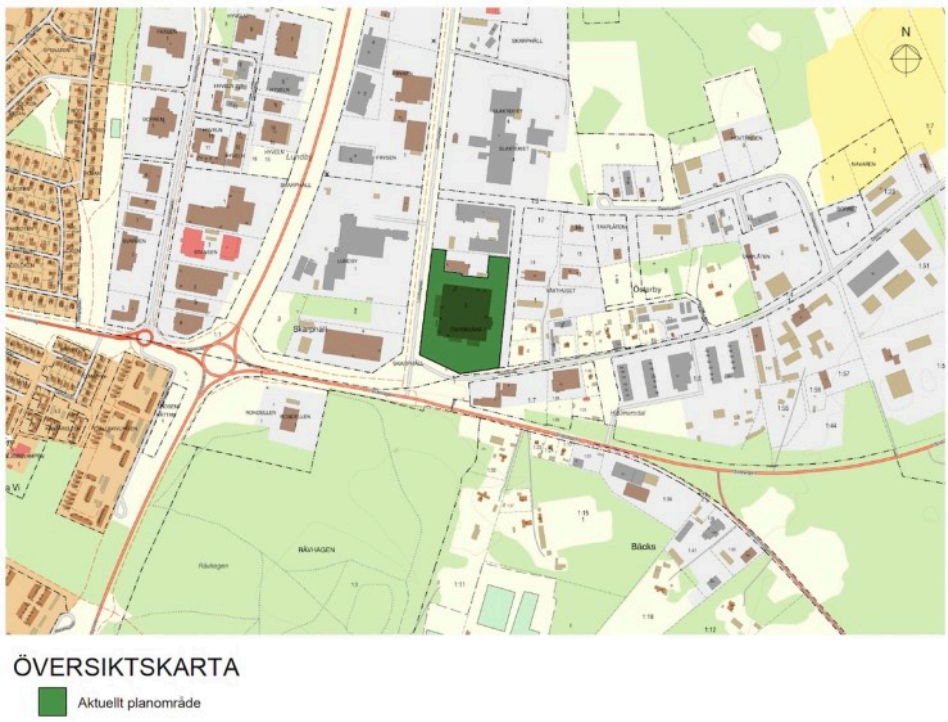
Detaljplanens bakgrundskarta utgörs av ett urval av grundkartans information i syfte att uppnå en hög läsbarhet. Inför planförslagets granskning upprättades en ny grundkarta 2026-06-17

(koordinatsystem SWEREF 991845, höjdsystem RH 2000). Planförslaget är upprättat med planbestämmelser enligt Boverkets nationella standard (BFS 2020:5)

Annat

Lägesbestämning

Fastigheten Visby Östergård 2 är belägen öster om Lundbygatan inom industriområdet Österby i nordöstra delen av Visby.



Översiktskarta över Visbys östra delar och Österby industriområde. Planområdet omfattar hela fastigheten Visby Östergård 2.

Areal

Fastigheten Visby Östergård 2 omfattar cirka 3,2 ha.

Kvartersmark:	
Verksamheter, Idrott & motion, Kontor	32 000 m^2

Markägoförhållanden

Hela planområdet består av en och samma fastighet, Visby Östergård 2. Fastigheten är i enskild ägo.

Motiv till detaljplanens regleringar

Avsnittets innehåll

Här redogör kommunen för motiven till de olika regleringar i detaljplanen. Redovisningen görs utifrån detaljplanens syfte och baseras på kap 2, i Plan- och bygglagen (PBL). Motiven gör det enklare att tolka planen och ger viktig information för att kunna göra bedömningar. I motivet ska en redogörelse för regleringens syfte göras, en bedömning om regleringen är nödvändig eller om frågan kan behandlas på annat sätt, var bestämmelsen gäller på plankartan och hur denna ska formuleras. Omfattningen av motivet varierar utifrån situation.

Text från Boverket - PBL kunskapsbanken

Motiv till reglering

Användning av kvartersmark

Z_1 – Verksamheter – får ej medföra risk för påverkan på grundvattentäkt

Användningen Z omfattar olika typer av verksamheter. Inom planområdet avses bland annat lager- och logistikverksamhet, service, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel samt annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan.

Med hänsyn till planområdets läge inom Visbys vattenskyddsområde har användningen preciserats till att endast omfatta verksamheter som inte medför risk för negativ påverkan på grundvattentäkten. Verksamheternas lämplighet ska bedömas utifrån gällande vattenskyddsföreskrifter och övrig tillämplig lagstiftning.

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra en fortsatt användning och utveckling av fastigheten samtidigt som skyddet för Visbys grundvattentäkt säkerställs. I användningen ingår även anläggningar som behövs för verksamheternas funktion, såsom parkering, angöring och tekniska anläggningar.

För exempel på verksamheter som normalt inte bedöms lämpliga inom vattenskyddsområdet och därmed inte heller inom det föreslagna planområdet, se avsnittet *Planeringsförutsättningar – Miljö – Vattenskyddsområde*.

R_1 – Idrott och motion

Bestämmelsen R_1 omfattar anläggningar för idrott, motion och hälsa. Användningen har preciserats till Idrott och motion för att möjliggöra en fortsatt och långsiktig utveckling av de verksamheter som redan bedrivs inom fastigheten, samtidigt som andra typer av besöksanläggningar utesluts.

I användningen ingår även kompletterande funktioner som är förenliga med huvudändamålet, exempelvis mindre butiker, café- eller restaurangverksamhet, servicefunktioner och lekplatser. Besöksanläggningar med andra huvudsakliga ändamål, såsom

museer eller kulturverksamheter, omfattas inte av bestämmelsen. Genom denna avgränsning säkerställs att planområdet utvecklas i enlighet med detaljplanens syfte och områdets förutsättningar.

K – Kontor

I den befintliga byggnaden finns kontorslokaler som ursprungligen uppfördes för ICA:s administrativa verksamhet tillhörande logistikcentralen. Lokalerna hyrs idag ut till företag inom tjänstesektorn. Användningen K införs för att planen också ska omfatta den befintliga kontorsverksamheten och möjliggöra dess fortsatta utveckling.

Användningen medger kontor, tjänsteverksamhet och annan liknande verksamhet med liten eller ingen varuhantering och begränsad omgivningspåverkan. I användningen ingår även kompletterande funktioner, såsom konferenslokaler och personalutrymmen som behövs för verksamheten.

Bestämmelserna om användning av kvartersmark har stöd i 4 kap. 5 § första stycket 3 plan- och bygglagen (2010:900).

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte förses med byggnad

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att tillräckliga ytor avsätts för trafik, parkering, plantering och dagvattenhantering samt att byggrätten avgränsas inom planområdet. Bestämmelsen har stöd i 4 kap. 11 § första stycket 1 plan- och bygglagen (2010:900).

Marken får förses med väderskydd för cykelparkering, uteservering eller dylikt

Syftet med bestämmelsen är att begränsa trafik, säkerställa utrymme för parkering, plantering och dagvattenhantering samtidigt som mindre komplementbyggnader som bidrar till områdets funktion och tillgänglighet för oskyddade trafikanter och besökare kan uppföras, exempelvis väderskydd för cykelparkering, uteserveringar eller liknande anläggningar. Bestämmelsen har stöd i 4 kap. 11 § första stycket 1 plan- och bygglagen (2010:900).

Höjd på byggnadsverk

h_1 12 Högsta nockhöjd är angivet värde i meter

Syftet med bestämmelsen är att reglera byggnadernas högsta höjd. Högsta nockhöjd anges till 12 meter och är anpassad till den befintliga byggnaden samt omkringliggande bebyggelse. Utöver angiven nockhöjd tillåts tekniska installationer och andra mindre uppstickande byggnadsdelar, exempelvis befintlig skorsten, ventilationsanläggningar samt galler- eller glasväggar till padelbanor. Nockhöjden medger byggnation i höjd om cirka tre våningar. Bestämmelsen har stöd i 4 kap. 11 § första stycket 1 plan- och bygglagen (2010:900).

Takvinkel

o_1 Största takvinkel är 45 grader

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att nya tak utformas i samklang med den befintliga bebyggelsen. Takvinkeln har därför reglerats i enlighet med gällande detaljplan. Bestämmelsen har stöd i 4 kap. 16 § första stycket 1 p PBL.

Utnyttjandegrad

e_1 0,0 Största byggnadsarea är angivet värde i m^2

Den sammanlagda byggrätten uppgår till 15 500 m² byggnadsarea (BYA), vilket motsvarar cirka 50 procent av fastighetens area. Byggrätten är fördelad på två egenskapsområden, varav det ena redan delvis är bebyggt. Syftet med regleringen är att säkerställa en ändamålsenlig balans mellan bebyggelse, parkering, intern trafik och lokal dagvattenhantering. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 11 § PBL.

Utförande

b_1 Källare får inte finnas

Syftet med bestämmelsen är att minska risken för skador till följd av höga grundvattennivåer och tillfälliga översvämningar. Källare tillåts därför inte inom planområdet med stöd av 4 kap 16 § PBL.

b_2 Entréer och lägsta färdiga golvnivå ska minst vara 0,3 meter över angränsande marknivå

Syftet med bestämmelsen är att minska risken för inträngande vatten vid skyfall genom att entréer och färdiga golvnivåer placeras över angränsande marknivå. Regleringen tar höjd för tillfälliga översvämningar och överbelastning av dagvattensystemet. Bestämmelsen har stöd av 4 kap 12 § 1 p PBL.

Markens anordnande och vegetation

+ 0,0 Markens höjd över nollplanet ska vara det angivna talet i meter

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att planens genomförande inte medför ökade översvämningsrisker inom eller utanför planområdet. Marken ska därför höjdsättas så att dag- och skyfallsvatten kan avledas på ett säkert och ändamålsenligt sätt utan att nya flödesvägar uppstår som kan orsaka skador på människor, byggnader eller annan egendom.

Minsta lutning är 1:200 (pilen pekar uppåt)

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att hårdgjorda ytor anläggs med en lutning som bibehåller funktionen hos befintliga avrinningsvägar och minskar risken för översvämningsskador.

n_1 Bilparkering får ej finnas. Cykelparkering med skärmtak och handikapparkering kan finnas

Syftet med bestämmelsen är att minska konfliktytorna mellan motorfordon och oskyddade trafikanter samt säkerställa utrymme för dagvattenhantering och tillskapandet av en attraktiv entrémiljö. Bilparkering får därför inte anordnas inom området. Cykelparkering med väderskydd och tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser får dock anläggas. Bestämmelsen har stöd i 4 kap. 10 § PBL.

n_2 Anläggning för fördröjning och rening av dagvatten

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa utrymme för anläggningar avsedda för fördröjning och rening av dagvatten. Därigenom möjliggörs en ändamålsenlig hantering av dagvatten från tak och hårdgjorda ytor samtidigt som flöden vid skyfall kan fördröjas och föroreningsbelastningen på omgivande miljö minskas. Bestämmelsen har stöd av 4 kap 10 § PBL.

Villkor för startbesked

a_1 Villkor för startbesked får inte ges förrän åtgärder för fördröjning och rening av dagvatten kommit till stånd

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att anläggningar för fördröjning och rening av dagvatten anläggs i samband med ny- och tillbyggnad inom planområdet. Bestämmelsen har stöd av 4 kap 14 § 1 p PBL.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år

Planens genomförandetid är 5 år (60 månader) från den dagen planen vinner laga kraft med stöd av 4 kap 21 § PBL.

Genomförandefrågor

Avsnittets innehåll

Här redovisas information tillsammans med kartor, bilder etc. om hur detaljplanen ska genomföras utifrån olika kategorier:

- Organisatoriska åtgärder
- Tekniska åtgärder
- Ekonomiska åtgärder
- Fastighetsrättsliga åtgärder

Kommunen ska beskriva vilka åtgärder som är av betydelse för att planen ska kunna genomföras på ett ordnat och lämpligt sätt. Utöver redogörelsen av detaljplanens genomförande ska även konsekvenserna av åtgärderna tydliggöras för fastighetsägarna och andra som berörs av detaljplanen.

Text från Boverket - PBL kunskapsbanken

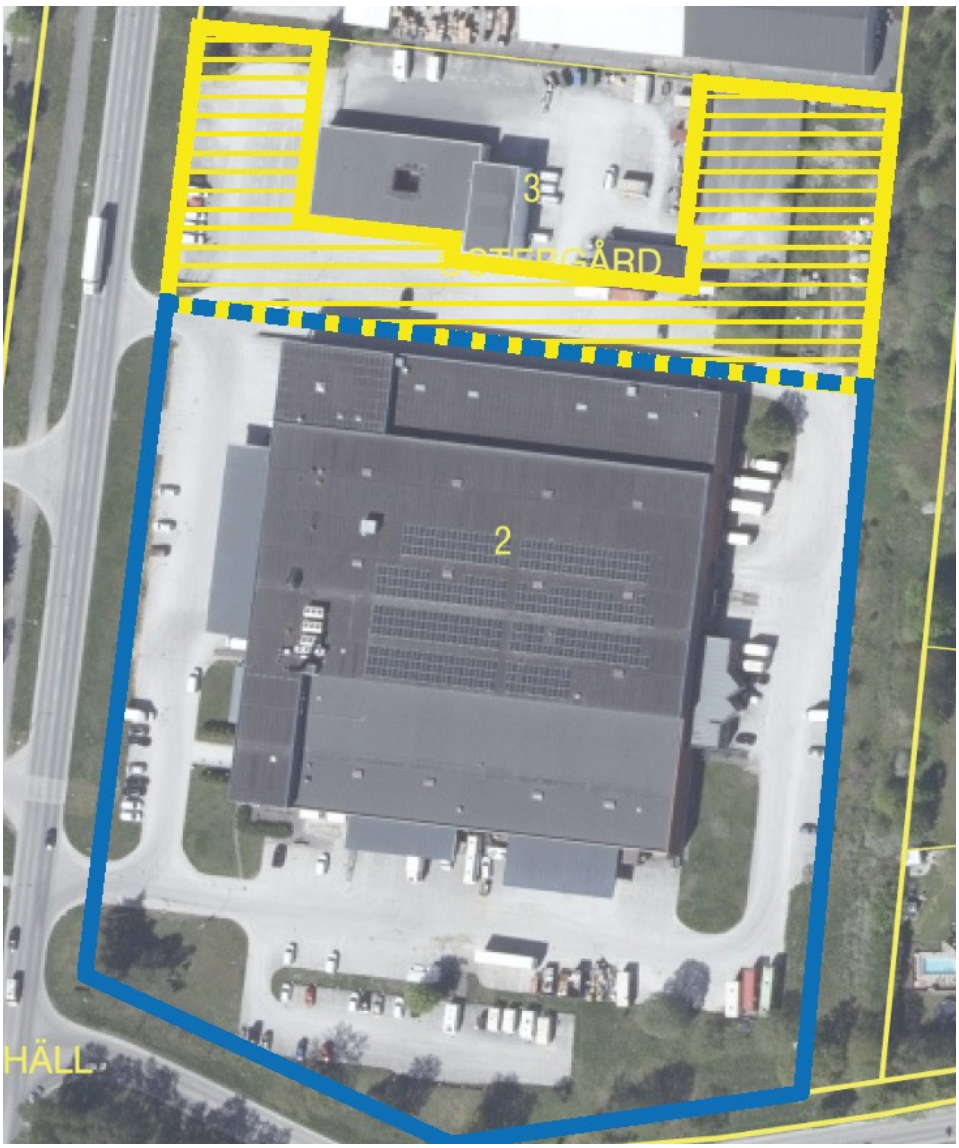
Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Detaljplanen omfattar ingen allmän platsmark. Den fastighetsreglering och försäljning som planerades och redogjordes för i samrådsförslaget mellan Östergård 2 och Östergård 3 har nu genomförts före planens granskning. Planens genomförande förutsätter därmed inte någon ytterligare fastighetsbildning.

Lagfaren ägare till Visby Östergård 2 är Österleds Fastighets AB som tidigare även var ägare till fastigheten Visby Östergård 3. Östergård 3 ägs nu av Östergård 3 Fastighets AB.

I samband med överlåtelsen av Visby Östergård 3 har cirka 5 000 m² mark reglerats till Visby Östergård 2. Efter genomförd förrättning omfattar Visby Östergård 2 en areal om 32 183 m².



Gulskraferad yta utgör de delar av Visby Östergård 3 som fastighetsreglerats till Visby Östergård 2 (Planbyrån 2026)

Planförslaget hindrar inte att fastigheten i framtiden delas genom avstyckning eller annan fastighetsbildningsåtgärd. Om ytterligare fastigheter bildas kan gemensamma funktioner, såsom angöring, parkering, dagvattenanläggningar eller tekniska anläggningar, vid behov säkerställas genom gemensamhetsanläggning och/eller servitut.

Rättigheter

Fastigheten Visby Östergård 3 har genom servitut (09-VIS-989.1) rätt att använda infart och parkeringsytor inom Visby Östergård 2.

Inom Visby Östergård 2 finns även oinskrivna nyttjanderätter för el-, fiber- och teleledningar till förmån för GEAB, GlobalConnect och Skanova.

Tekniska frågor

Vatten och avlopp

Fastigheten är ansluten till det kommunala VA-nätet för vatten, spillvatten och dagvatten via anslutningspunkter i Lundbygatan.

Inför ny- eller ombyggnation ska Region Gotlands teknik- och samhällsbyggnadsförvaltning, VA- och avfallsavdelningen, kontaktas för information om de tekniska förutsättningarna för ändrade eller nya VA-anslutningar. Anslutningsavgifter betalas av exploatören enligt gällande VA-taxa. Exploatören ansvarar även för projektering och utbyggnad av VA-anläggningar inom kvartersmark.

Dagvatten

Inom fastigheten finns ett befintligt dagvattensystem med ett tiotal dagvattenbrunnar i anslutning till parkeringsytorna. Ledningssystemets kapacitet är inte känd.

Dagvattenhanteringen ska utformas i enlighet med Region Gotlands dagvattenhandbok. Dagvattenflöden ska begränsas och fördröjas så att belastningen på det kommunala ledningsnätet och recipienten minimeras. Föroreningskällor ska begränsas och dagvatten ska, vid behov, renas och fördröjas inom fastigheten innan avledning till det kommunala ledningsnätet.

Den dagvatten- och skyfallsutredning (Sweco 2025) som genomförts inom ramen för planarbetet visar att eftersom förslaget i huvudsak reglerar den befintliga markanvändningen och bibehåller dagens hårdgörandegrad bedöms det befintliga dagvattensystemet vara tillräckligt för nuvarande användning. Vid framtida ny- eller tillbyggnader samt lovpliktiga markåtgärder ska dock Region Gotlands riktlinjer och detaljplanens bestämmelser om dagvattenhantering tillämpas.

Planförslaget säkerställer markhöjder och lutningar för att bevara befintliga flödesvägar vid skyfall även om omkringliggande mark byggs om. Dagvatten från nya hårdgjorda ytor ska fördröjas och renas innan det leds vidare till det kommunala dagvattensystemet. Fördröjnings- och reningsåtgärder kan exempelvis utformas som nedsänkta växtbäddar eller andra öppna dagvattenanläggningar.

Samtliga nya dagvattenanläggningar ska anläggas med tät botten. Infiltration till grundvattnet tillåts inte med hänsyn till planområdets läge inom Visbys vattenskyddsområde. Fastighetsägaren ansvarar för anläggande, drift och underhåll av samtliga dagvattenanläggningar inom kvartersmark.

Jämfört med vad som kan uppföras enligt gällande detaljplan bedöms planförslaget minska risken för negativ påverkan på dagvattensituationen. Krav på dagvattenåtgärder aktualiseras i samband med ny- eller tillbyggnad samt lovpliktiga markingrepp.

Brandvatten

Brandvattenförsörjningen sker genom det kommunala brandpostnätet. Krav på brandvattenförsörjning prövas enligt Region Gotlands handlingsprogram för skydd mot olyckor i samband med bygglov och projektering.

Tekniska åtgärder - övrigt

El

Planområdet är anslutet till GEAB:s elnät. Exploatören ansvarar för att ansöka om eventuella nya eller ändrade elanslutningar inom fastigheten.

Fiber och tele

Planområdet är anslutet till befintliga fiber- och telenät. Exploatören ansvarar för att ansöka om eventuella nya eller ändrade anslutningar.

Avfallshantering

Fastigheten har idag två avfallsstationer, en vid padelanläggningens entré på den västra sidan och en vid grossistverksamheten på byggnadens östra sida. Dessa bedöms tillgodose det nuvarande behovet. Om verksamheterna utvecklas vid den södra entrén kan ett ytterligare hämtningsställe behöva anordnas.

Gräv- och schaktarbeten

Planområdet ligger inom Visbys primära vattenskyddsområde. Schaktning och andra markarbeten kräver därför tillstånd från Region Gotlands teknik- och samhällsbyggnadsförvaltning, enhet miljö, enligt gällande vattenskyddsföreskrifter. Föreskrifterna antogs av regionfullmäktige den 30 mars 2015 (§ 138) och vann laga kraft genom regeringens beslut den 11 maj 2017.

Direkt söder om planområdet, på fastigheten Visby Östergård 1:14 som ägs och förvaltas av Region Gotland, finns flera biotopskyddade träd. Åtgärder i anslutning till planområdets södra gräns som innebär schakt eller andra markarbeten inom trädens skyddszon – normalt ett avstånd motsvarande stamdiametern i brösthöjd multiplicerad med 15 – kan kräva dispens från biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken (1998:808).

Markmiljö

Eftersom planförslaget huvudsakligen planenliggör befintliga verksamheter har någon miljöteknisk markundersökning inte bedömts nödvändig.

En markförorening har dock tidigare påträffats och sanerats i anslutning till Visby Östergård 3. Vid markarbeten inom planområdet ska därför särskild uppmärksamhet riktas mot eventuella markföroreningar, inklusive förekomst av tjärasfalt (stenkolstjära) med förhöjda halter av PAH. Om förorening påträffas ska Region Gotlands teknik- och samhällsbyggnadsförvaltning, enhet miljö, omedelbart underrättas enligt 10 kap. 11 § miljöbalken.

Vid bygglovsprövning ska behovet av miljötekniska undersökningar bedömas i samband med tekniskt samråd. Om sådana krävs ansvarar byggherren för att de genomförs.

Grundläggning

Eftersom planförslaget huvudsakligen planenliggör befintliga användningar har någon geoteknisk undersökning inte bedömts nödvändig.

Vid bygglovsprövning ska behovet av geotekniska undersökningar bedömas i samband med tekniskt samråd. Om sådana krävs ansvarar byggherren för att de genomförs.

Radon

Region Gotlands radonkartering visar att området har frekvent förekomst av karst och en normal till hög radonrisk. Exploatören ansvarar för att ny- och ombyggnation uppfyller gällande krav på radonskydd.

Trafik och utfarter

Region Gotland är väghållare för Lundbygatan. Detaljplanen reglerar inte in- och utfarternas placering. Trafiklösningen inom kvartersmark utformas av fastighetsägaren.

Parkering

Behovet av bil- och cykelparkering har utretts i en trafik- och parkeringsutredning (Tyréns 2025). Planförslaget bedöms uppfylla Region Gotlands parkeringsnorm.

Brandskydd

Planområdet bedöms uppfylla räddningstjänstens krav avseende framkomlighet, uppställningsplatser och insatsmöjligheter. Ny bebyggelse ska uppföras i enlighet med gällande byggregler avseende brandskydd.

Utbyggnad kvartersmark

För närvarande finns inga planer på utbyggnad inom planområdet. Syftet med detaljplanen är i första hand att planenliggöra den befintliga användningen samt att tydligare reglera framtida markanvändning med hänsyn till planområdets läge inom Visbys vattenskyddsområde.

Jämfört med gällande detaljplan innebär planförslaget en mer preciserad reglering av markens användning och bebyggelse. Den gällande detaljplanen medger en större flexibilitet för framtida utbyggnad, medan den föreslagna planen begränsar användningen och byggrätten för att bättre anpassa markanvändningen till områdets förutsättningar och skyddet av Visbys grundvattentäkt. Gällande byggrätt gäller till dess att den nya detaljplanen vinner laga kraft.

Exploatören ansvarar för att ansöka om bygglov samt, vid behov, ansluta ny bebyggelse till det kommunala VA-ledningsnätet och övrig erforderlig teknisk infrastruktur. Exploatören ansvarar även för att säkerställa eventuella rättigheter avseende infart, parkering och andra gemensamma funktioner.

Byggnader och angöringsytor ska utformas så att räddningstjänstens tillgänglighet säkerställs. Eventuellt behov av räddningsväg prövas i samband med bygglov.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

En planekonomisk bedömning syftar till att översiktligt redovisa de ekonomiska förutsättningarna för detaljplanens genomförande och bedöma om planen är ekonomiskt genomförbar. Detaljplanen möjliggör etablering av nya verksamheter med begränsad omgivningspåverkan, idrotts- och motionsverksamheter samt kontor. Samtidigt planenliggörs och säkerställs de verksamheter som redan bedrivs inom planområdet.

Exploatörens kostnader utgörs främst av utgifter för planläggning och erforderliga utredningar samt för genomförandet av detaljplanen. Dessa omfattar bland annat åtgärder inom kvartersmark och anläggandet av en ny gång- och cykelöverfart utanför planområdet. Genomförandet av den senare regleras i exploateringsavtal mellan exploatören och Region Gotland.

Exploatörens framtida intäkter bedöms huvudsakligen utgöras av hyresintäkter från befintliga och tillkommande verksamheter.

Sammantaget bedöms detaljplanen vara ekonomiskt genomförbar. De investeringar som krävs bedöms stå i rimlig proportion till de värden och den utvecklingspotential som planen skapar.

Planavgift

Plankostnaderna regleras genom ett plankostnadsavtal mellan exploatören och Region Gotland. Exploatören svarar därmed för samtliga kostnader för detaljplanens framtagande, inklusive erforderliga utredningar. Kostnader för projektering, anläggningar och övriga genomförandeåtgärder bekostas också av exploatören enligt denna plan och eventuella tillhörande avtal.

Eftersom plankostnaderna finansieras genom plankostnadsavtalet kommer Region Gotland inte att ta ut någon planavgift i samband med framtida bygglovsprövning.

Ersättningsanspråk

Detaljplanen omfattar endast kvartersmark och medför inte någon rätt till ersättning eller inlösen.

Drift allmän plats

Ingen allmän platsmark ingår i planområdet.

Som en del av planens genomförande planeras en ny överfart för gående och cyklister över Lundbygatan för att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten till planområdet. Åtgärden utförs inom allmän plats och finansieras av exploatören enligt exploateringsavtal med Region Gotland.

Drift vatten och avlopp

Exploatören ansvarar för projektering och anläggande av ledningar och anläggningar för dagvatten, dricksvatten och spillvatten inom den egna fastigheten fram till av Region Gotland anvisade anslutningspunkter, i enlighet med gällande riktlinjer och tekniska anvisningar. Om ytterligare servisanslutningar behöver anläggas ska exploatören betala anslutningsavgifter enligt gällande VA-taxa.

Gatukostnader

Genom exploateringsavtal regleras exploatörens exploateringsbidrag för finansiering av nya allmänna anläggningar. Exploatören åtar sig därigenom att bekosta projektering och anläggande av en ny överfart för gång- och cykeltrafik till planområdet tillsammans med viss kompletterande plantering i anslutning.

Genom exploateringsbidraget fullgör exploatören sina skyldigheter avseende gatukostnader och befrias därmed från ytterligare gatukostnadsersättning.

Övriga kostnader

Anslutnings- och brukningsavgifter för el, tele och fiber tas ut av respektive ledningsägare eller operatör enligt gällande taxa.

Organisatoriska frågor

Ansvarsfrågor

Exploatören ska före detaljplanens antagande teckna exploateringsavtal med Region Gotland. Exploatören ansvarar även för att teckna erforderliga avtal med ledningsägare samt samråda med berörda myndigheter i den omfattning som krävs för detaljplanens genomförande.

Exploatören svarar för samtliga kostnader som kan hänföras till detaljplanens genomförande inom kvartersmark, däribland kostnader för bygglov, erforderliga tillstånd och anmälningar samt andra åtgärder som följer av gällande lagstiftning och vattenskyddsföreskrifter.

Frågor om genomförandet av exploateringsavtalet, inklusive anläggandet av en ny gång- och cykelöverfart till planområdet, handläggs av Region Gotlands enhet för mark och exploatering vid teknik- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal mellan exploatören och Region Gotland ska upprättas. Avtalet ska vara undertecknat av exploatören och godkänt av regionstyrelsen innan detaljplanen kan antas. Exploateringsavtalet syftar till att säkerställa detaljplanens genomförande och reglera parternas ansvar samt fördelningen av kostnader.

Huvuddragen i exploateringsavtalet är att säkerställa genomförandet av erforderlig infrastruktur, hanteringen av dag-, dricks- och spillvatten samt anläggandet av en ny trafiksäker gång- och cykelöverfart över Lundbygatan.

Tidplan

Genomförandet av detaljplanen bedöms kunna genomföras i sin helhet inom en femårsperiod.

Planskede	Kvartal	År
Samråd	2	2026
Granskning	3	2026
Antagande	4	2026

Kulturvärden

Befintlig byggnad bedöms inte inneha sådana kulturhistoriska värden att särskilda skydds- eller varsamhetsbestämmelser behöver införas i detaljplanen. Byggnaden utgör dock en årsring i Visbys utveckling och är en del av berättelsen om Österby industriområdes framväxt.

Vid framtida om- eller tillbyggnader bör byggnadens kulturhistoriska värden beaktas och dokumenteras i samband med projektering och genomförande.

Upplysningar

Viss markförorening har tidigare påträffats inom nuvarande Visby Östergård 3, som tidigare utgjorde en del av Visby Östergård 2. Föroreningen påträffades i samband med uppförandet av befintlig bebyggelse på Östergård 3. Risken för markförorening från tidigare eller pågående miljöfarliga verksamheter bedöms vara låg. Vid schaktning eller upptagning av asfaltsytor ska dock förekomst av tjärasfalt (stenkolstjära), som kan innehålla höga halter av PAH:er, kontrolleras. Om en förorening påträffas som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön ska miljö- och byggnämnden omedelbart underrättas enligt 10 kap. 11 § miljöbalken.

Vid bygglovsprövning ska behovet av miljötekniska markundersökningar bedömas i samband med tekniskt samråd. Om sådana bedöms nödvändiga ansvarar byggherren för att de genomförs.

Planområdet ligger inom Visbys primära vattenskyddsområde. Schaktning och andra markarbeten omfattas därför av gällande vattenskyddsföreskrifter och kan kräva tillstånd från Region Gotland. Information om gällande föreskrifter samt anmälan och tillstånd finns på Region Gotlands webbplats.

Planeringsunderlag

Avsnittets innehåll

Kommunen ska redogöra för planeringsförutsättningarna där de planeringsunderlag som varit till grund för detaljplanens utformning och omfattning bland annat ska ingå. Underlagen hjälper till att förtydliga planeringsförutsättningarna i planområdet. Planeringsunderlagen kan sammanställas i form av en referenslista. I referenslistan bör varje planeringsunderlag listas med namn, datum samt vart lagring av informationen sker. Planeringsunderlag som gjorts till en detaljplan kan användas till framtida detaljplaner som upprättas i närområdet.

Text från Boverket - PBL kunskapsbanken

Kommunala underlag

Detaljplan

Planområdet omfattas av befintlig detaljplan 09-VIS-253 - *Utvidgning av stadsplan omfattande stg 1632A, del av stg 1643 m.m*. Planen antogs 1978-01-25.

Grundkarta

Till detaljplanen bifogas grundkarta med bilagor framtagen av Region Gotland 2026-06-17.

Översiktsplan

För Gotlands kommun gäller översiktsplan - *Vårt Gotland 2040* - antagen av regionfullmäktige 2025-02-17, RF § 9. Översiktsplanen vann laga kraft 2025-03-20.

Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)

Enligt 6 kap. miljöbalken ska kommunen undersöka om en detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om så bedöms vara fallet ska en strategisk miljöbedömning genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

Region Gotland har genomfört en *undersökning om betydande miljöpåverkan*, daterad 2025-10-10. Undersökningen visar att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har i yttrande daterat 2025-10-22 instämt i Region Gotlands bedömning att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Någon strategisk miljöbedömning eller miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas.

Särskilda beslut om betydande miljöpåverkan

Om *undersökning om betydande miljöpåverkan* visar att någon MKB ej behöver upprättas fram ska miljö- och byggnämnden, med stöd av delegationsordningen (punkt 8.1), senast innan

planförslaget sänds för granskning ha fattat ett formellt beslut enligt 6 kap. 7 § miljöbalken om att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet får inte överklagas särskilt enligt 6 kap. 8 § miljöbalken.

Beslut att genomförandet av detaljplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan fattades 2025-12-08 (MBN 2021/4339).

Parkeringsnorm

Region Gotlands parkeringsnorm, bilaga till parkeringsstrategin, antagen av regionfullmäktige den 2018-12-17 (§ 74), har legat till grund för bedömningen av parkeringsbehovet. För detaljplanens föreslagna användningar uppgår det dimensionerande behovet till 117,5 bilparkeringsplatser och 54 cykelparkeringsplatser. Trafik- och parkeringsutredningen visar att parkeringsbehovet kan tillgodoses inom planområdet.

Dagvattenhandbok

Region Gotlands Dagvattenhandbok, antagen 2018-11-21 §6.2, reviderad 2025. Dagvattenhandboken ska tillämpas vid all planläggning och genomförande och är en konkretisering av Region Gotlands VA-policy 2040, som antogs av Regionfullmäktige 2024-04-29.

Dagvattenhandboken anger kommunala riktlinjer för dagvattenhantering, bland annat hur mycket regnvatten som ska hållas kvar på egen fastighet innan avledning kan ske till det allmänna ledningsnätet för att undvika översvämning nedströms. Handboken har använts vid utredning av dagvatten- och skyfallsförutsättningar och bedöms följas.

Regional cykelplan

Regional cykelplan Gotland, fastställd av regionfullmäktige 2025-06-16, utgör Region Gotlands planerings- och kunskapsunderlag för att främja cykling som ett hållbart färdmedel. Cykelplanen utgår från gällande översiktsplan och har legat till grund för Tyréns trafik- och parkeringsutredning.

Utredningar

Dagvatten- och skyfallsutredning

En dagvatten- och skyfallsutredning, daterad 2025-11-16, har tagits fram av Sweco AB. Utredningen redovisar planområdets dagvatten- och skyfallsförutsättningar samt föreslår åtgärder för hantering av dagvatten och skyfall utifrån befintlig och möjlig framtida bebyggelse. Den innehåller även beräkningar av påverkan på recipient och miljökvalitetsnormerna för vatten.

Dagvatten

Utredningen föreslår att planförslaget reglerar markens utformning så att dagens hårdgörandegrad och avrinningsförhållanden i huvudsak bibehålls. Därmed begränsas påverkan på dagvattensituationen jämfört med vad som medges enligt gällande detaljplan, samtidigt som befintliga flödesvägars funktion säkerställs.

Vid ett fullt utbyggt planområde ska dagvatten kunna fördröjas i enlighet med Region Gotlands krav om 20 mm nederbörd per reducerad area, vilket motsvarar en erforderlig fördröjningsvolym om cirka 470 m³. Planförslaget säkerställer erforderliga ytor för rening och fördröjning. Eftersom fastigheten redan är bebyggd och har ett fungerande dagvattensystem bedöms kravet aktualiseras först i samband med ny- eller tillbyggnad samt vid lovpliktiga markåtgärder.

Utredningen visar att planförslaget inte medför någon ökning av föroreningsbelastningen och endast en marginell ökning av dagvattenflödena (cirka 3 procent, respektive 29 procent med klimatfaktor 1,25). Planförslaget bedöms därför inte försämra recipientens vattenkvalitet eller möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten.

Samtliga nya dagvattenanläggningar ska anläggas med tät botten. Infiltration till grundvattnet tillåts inte med hänsyn till planområdets läge inom Visbys primära vattenskyddsområde. Dagvatten från nya hårdgjorda ytor kan fördröjas och renas i exempelvis nedsänkta växtbäddar eller andra öppna dagvattenanläggningar med fördröjande och renande funktion.

Skyfall

Utredningen visar att planområdet påverkas av skyfallsvatten från ett klimatanpassat 100-årsregn, främst genom inflöden från öster och sydväst. Områdets flacka topografi innebär att även mindre förändringar av marknivåerna kan påverka skyfallsvattnets flödesvägar.

För att undvika ökade översvämningsrisker föreslår utredningen att markhöjder och lutningar säkerställs vid framtida ny- och tillbyggnader. Höjdsättningen ska utformas så att inflödande vatten från öster inte leds mot den lågt belägna lastkajen på den norra grannfastigheten och så att vatten som når planområdets sydvästra del även fortsättningsvis kan avledas mot Lundbygatan.

Trafik- och parkeringutredning

En trafik- och parkeringsutredning, daterad 2025-10-30 har genomförts av Tyréns AB. Utredningen har utförts i syfte att analysera nuläge, framtida trafikflöden och parkeringsbehov utifrån föreslagna användningar inom planområdet. Utredningen har också gett förslag på framkomlighetsförbättrande åtgärder med målsättning att stärka trafiksäkerheten och tillgängligheten inne i och i anslutning till planområdet.

Trafik

Utredningen visar att biltrafik är det dominerande färdmedlet i området men då cykelinfrastrukturen fram till Österbyområdet är relativt god kan relativt små trafikförbättrande åtgärder bidra till att öka andelen som går och cyklar till platsen.

Utredningen föreslår att ett nytt övergångsställe anläggs på Lundbygatan tillsammans med att ett område inom fastigheten undantas från motortrafik. Utredningen föreslår även markerade gångbanor inom området, förbättrad cykelparkering och fler parkeringsplatser för rörelsehindrade i nära anslutning till entréer. Rapporten omfattar även en mindre körspårsanalys för tung trafik, en bedömning av trafiksäkerheten inom och omkring planområdet samt en analys av parkeringsbehovet utifrån befintliga och föreslagna verksamheters besöksmönster och karaktär.

Parkering

Utredningen visar ett maximalt behov av cirka 54 platser för cykel och 118 parkeringsplatser för bil. Behovet påverkas av vilka verksamheter som i slutändan tillkommer på fastigheten, men antalet dimensionerande platser för cykel och bil ligger inom ramen för planförslaget och de ytor som finns att tillgå.

Planeringsförutsättningar

Avsnittets innehåll

Kommunen redogör för planförutsättningarna som innebär att slutsatser om platsens förutsättningar och omgivningar som varit av betydelse för planens utformning och omfattning ska presenteras. Genom planförutsättningarna beskriver kommunen värden och egenskaper på platsen som kan ha inflytande på detaljplanen. Andra inkomna underlag granskas. Även risker och utmaningar som kan uppstå ska beskrivas i planeringsförutsättningarna. I redovisningen ska även en sammanfattning av planeringsunderlaget innehåll finnas.

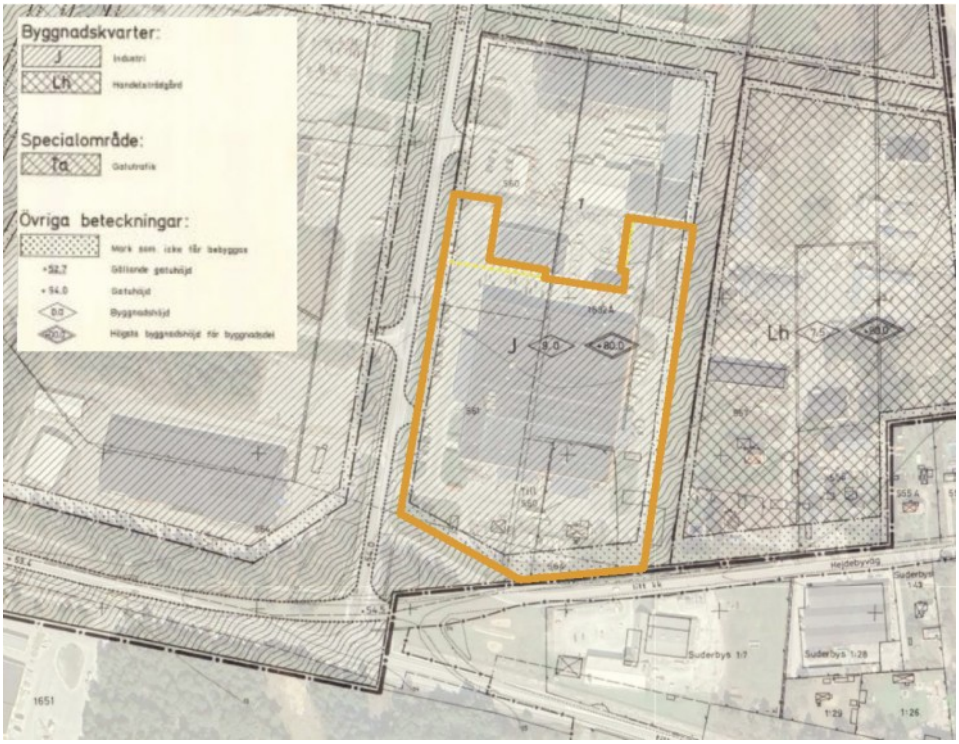
Text från Boverket - PBL kunskapsbanken

Kommunala förutsättningar

Detaljplan

Planområdet omfattas av befintlig detaljplan 09-VIS-253 - *Utvidgning av stadsplan omfattande stg 1632A, del av stg 1643 m.m*. Planen vann laga kraft 1978-01-25.

Hela fastigheten omfattas av kvartersmark med markanvändningen *J - industri*. I fastighetens västra, södra och östra delar finns ytor med *prickad mark som inte får bebyggas* till en bredd av mellan 5,5 - 16 meter. Den samlade byggrätten inom fastigheten regleras genom en bestämmelse med lydelsen *Största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean inom användningsområdet.* Byggrätten uppgår till cirka 13 071 m^2.



Utsnitt från gällande detaljplan som överlagrar lantmäteriets flygfoto. Planområdet i planförslaget är markerat med orange färg.

Byggnadsvolym regleras med bestämmelse om *Högsta byggnadshöjd är 9 meter* samt med *högsta totalhöjd 80,2 meter över angivet nollplan*. Del av byggnad, skorsten, flaggstång eller

annan anordning får inte uppföras till större höjd i meter över grundkartans nollplan än vad siffran anger. Utöver detta finns bestämmelse om *största taklutning är 45 grader*.

Planbesked

Begäran om planbesked inkom 2021-12-03 till Region Gotland. Ansökan avsåg ändring av gällande detaljplan för att möjliggöra att nuvarande padelverksamhet, som bedrivs med stöd av tillfälligt bygglov, kan bedrivas permanent. I ansökan angavs att det inom byggnaden också bedrivs inomhusgolf och att den långsiktiga avsikten var att befintlig byggnad skall behållas och utvecklas för att på sikt också kunna inrymma fler idrottsverksamheter.

Miljö- och byggnämnden gav 2022-03-16 samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ändra detaljplanen för fastigheten Visby Östergård 2 för att möjliggöra idrottsverksamhet, enligt 5 § 2 Plan- och bygglagen (SFS 2010:900), beslut MBN § 51. I beslutet anges också att Region Gotlands långsiktiga strategiska inriktning är att berörda delar av industriområdet Österby som är belägna inom Visbys primära vattenskyddsområde bör övergå till en markanvändning utan risk för miljöskadlig omgivningspåverkan.

Översiktsplan

Gällande översiktsplan - *Vårt Gotland 2040* - antagen av Regionfullmäktige i Region Gotland 2025-02-17 § 9, laga kraft 2025-03-20, anger att inriktningen för de delar av Österby industriområde som omfattas av primärt vattenskyddsområde ska vara en övergång till verksamheter som inte har miljöstörande påverkan.



Utdrag ur Region Gotlands översiktsplankarta. Planområdet anges inom gul markering. (Planbyrån 2026)

Riksintressen

Trafikkommunikation

Planområdet ligger nästan helt inom Trafikverkets influensområde för Visby flygplats avseende flygbuller (FBN 55 dB(A)), ett riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Med hänsyn till planområdets läge har planförslaget remitterats till Trafikverket under samrådet utan erinran.

Totalförsvar

Planområdet ligger inom Försvarsmaktens influensområden enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. Området omfattas av MSA-påverkansområde för luftrum, stoppområde för höga objekt, påverkansområde för väderradar samt påverkansområde för buller eller annan risk. Med hänsyn till planområdets läge har planförslaget remitterats till Försvarsmakten under samrådet utan erinran.

Rörligt friluftsliv

Rörligt friluftsliv, enligt 4 kap 2 § miljöbalken, jämte 4 kap 1 § miljöbalken. På hela Gotland ska turism och friluftslivet, främst det rörliga friluftslivet särskilt beaktas. Detta utgör dock det inget hinder för utvecklingen av befintliga tätorter så som Visby. Planområdet ligger utanför redovisade områden som i Översiktsplan Vårt Gotlands 2040 bedömts särskilt värdefulla för det rörliga friluftslivet och det gotländska nationallandskapet.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning enligt miljöbalkens 3 kap 1 §.

Planområdet är i anspråkstaget för industriändamål. Genom antagande av en ny översiktsplan för Gotland fram till 2040 har en långsiktig strategisk inriktning för Österby industriområde beslutats. Befintliga industrianvändningar i området ska på sikt övergå till verksamheter utan sådan omgivningspåverkan som kan riskera att skada Visbys grundvattentäkt. Den nya detaljplanen är den första i den omvandlingen.

Miljökvalitetsnormer

Enligt 2 kap. 10 § PBL ska miljökvalitetsnormerna i 5 kap. MB följas vid all planläggning i Sverige. Där framgår att gällande normer finns för luftkvalitet, grundvatten och ytvatten i syfte att skydda människors hälsa och miljö.

Luft

I Visby förekommer överskridanden av miljökvalitetsnormen för luft avseende dygnsmedelvärden för partiklar (PM_{10}). Region Gotland genomför kontinuerliga luftmätningar och ett åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten har antagits.

Enligt den översiktliga spridningsmodell som Region Gotland använder, framtagen av Stockholm Luft- och Bulleranalys, ligger planområdet inte inom ett område där miljökvalitetsnormen för PM_{10} riskerar att överskridas. Planförslaget bedöms därför inte medföra någon risk för överskridande av gällande miljökvalitetsnormer för luft och någon särskild luftutredning bedöms inte vara nödvändig.

Vatten

Enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) ligger planområdet inom grundvattenförekomsten *Mellersta Gotland - Visby* (SE639767-165410). MKN för grundvattenförekomsten är *god kvantitativ status* och *god kemisk grundvattenstatus*. Undantag med tidsfrist till 2027 finns för bly och blyföreningar samt PFAS 11 som bedöms ha sitt ursprung från förorenade områden (bland annat från flygplats och brandövningsplats).

Ytvattenrecipienten för planområdet är *Gotlands Nordvästra kustvatten* (SE574520-182151). Senaste fastslagna MKN för Gotland NV kustvatten är *god ekologisk status 2039* och *god kemisk ytvattenstatus*. Undantag med mindre stränga krav finns för de överallt överskridande ämnena bromerad difenyleter (PBDE) och kvicksilver. Källor till föroreningar anges vara urban markanvändning, transport och infrastruktur, jordbruk och atmosfärisk deposition. För urban markanvändning och jordbruk är fosfor det ämne som bedöms kunna ge upphov till risk för sänkt status i vattenförekomsten. För transport och infrastruktur listas

koppar, bens(a)pyren och ämnesgrupperna metaller och PAH:er. Källan till de överallt överskridande ämnena kvicksilver och bromerad difenyleter är atmosfärisk deposition.

Buller

Miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller innebär krav på strategisk bullerkartläggning och åtgärdsprogram för kommuner med fler än 100 000 invånare. Region Gotland omfattas inte av dessa krav. Buller ska dock beaktas vid planläggning och annan fysisk planering i syfte att begränsa olägenheter för människors hälsa.

Miljö

Dagvatten

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för kommunalt dagvatten. Fastigheten är ansluten till det kommunala dagvattennätet via anvisad anslutningspunkt i Lundbygatan. Inom fastigheten finns ett befintligt dagvattenledningsnät med ett tiotal dagvattenbrunnar i anslutning till parkeringsytorna. Anslutning sker till en ledning med dimension 150 BTG. Förbindelsepunkten har en vattengångsnivå på +50,88 meter och en dämningsnivå på +52,73 meter (Region Gotland, 2025). Ledningskapaciteten är inte känd, men några tidigare översvämningsproblem har inte rapporterats inom fastigheten.

Region Gotlands dagvattenhandbok utgör vägledning för dagvattenhanteringen inom planområdet. Dagvatten ska i första hand fördröjas och vid behov renas innan avledning sker till det kommunala ledningsnätet. Dagvattenanläggningar ska dimensioneras för att fördröja 20 mm nederbörd per reducerad area i enlighet med dagvattenhandbokens riktlinjer. Dagvattenhanteringen ska utformas så att planens genomförande inte försämrar recipientens vattenkvalitet eller möjligheterna att uppnå gällande miljökvalitetsnormer.

Med hänsyn till planområdets läge inom Visbys primära vattenskyddsområde får endast rent dagvatten, exempelvis takvatten, infiltreras. Dagvatten från parkerings- och trafikytor ska renas innan infiltration eller annan lokal dagvattenhantering sker.

Inom ramen för planarbetet har Sweco AB tagit fram en dagvatten- och skyfallsutredning, daterad 2025-11-17. Utredningen syftar till att kartlägga dagvattenflöden och skyfallsförhållanden samt föreslå åtgärder för dagvattenhanteringen utifrån befintliga förhållanden och planerad utveckling. Utredningen redovisar även planförslagets påverkan på recipient och miljökvalitetsnormerna för vatten.

Föroreningar och flöden

Inom ramen för utredningen har beräkningar av dagvattenflöden och föroreningsbelastning utförts med dagvatten- och recipientverktyget StormTac (v. 25.3.1). Beräkningarna baseras på

schablonhalter för aktuell markanvändning tillsammans med avrinningskoefficienter och årsnederbörd.

För både nuläget och framtida scenario har markanvändningen industriområde, mindre förorenat använts. Även om användningen J – Industri ersätts av Z_1 – Verksamheter – får ej medföra risk för påverkan på grundvattentäkt, bedöms schablonen ge en representativ beskrivning av de verksamheter som kan komma att bedrivas inom planområdet.

Dagvattenflöden har beräknats för regn med återkomsttider på 2, 10 och 100 år. För framtida förhållanden har beräkningar utförts både med dagens klimat och med en klimatfaktor om 1,25, motsvarande ett påslag om 25 procent ökad nederbörd. Dimensioneringen av detaljplanens dagvattenhantering utgår från 2- och 10-årsregn.

Utredningen visar att ett fullt utnyttjande av detaljplanens byggrätt medför en begränsad ökning av dagvattenflödena jämfört med dagens situation, cirka 3 procent. Med klimatfaktor 1,25 ökar flödena med cirka 29 procent, vilket huvudsakligen är en följd av framtida klimatförändringar och mer intensiva nederbördstillfällen. Utredningen visar samtidigt att planförslaget inte medför någon ökning av föroreningsbelastningen och att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas.

Fördröjning och rening

Vid ett fullt genomförande av detaljplanen behöver cirka 470 m³ dagvatten kunna fördröjas och renas inom fastigheten för att uppfylla Region Gotlands krav på fördröjning av 20 mm nederbörd. Eftersom planförslaget huvudsakligen syftar till att legalisera befintliga användningar och endast i begränsad omfattning möjliggör ny exploatering bedöms detta krav aktualiseras först vid framtida ny- eller ombyggnation eller andra större markomvandlingar.



Befintliga dagvattenbrunnar och reglerade ytor för fördröjning och rening av dagvatten (Planbyrån 2026)

Vid framtida byggnads- och markåtgärder ska dagvatten från tak och hårdgjorda ytor avledas till det befintliga dagvattenledningsnätet och/eller till lokala anläggningar för fördröjning och rening innan avledning sker till det kommunala dagvattennätet. Fördröjning och rening kan exempelvis ske genom nedsänkta växtbäddar, skelettjordar eller andra likvärdiga dagvattenanläggningar.

Eftersom det finns indikationer på att det befintliga dagvattenledningsnätet inom Visby Östergård 2 och Visby Östergård 3 är sammankopplat, samtidigt som ledningskapaciteten är okänd, bör ledningsnätets funktion och kapacitet utredas närmare inför eventuella framtida större exploateringsåtgärder.

Nya dagvattenanläggningar

Samtliga nya dagvattenanläggningar ska utföras med tät botten med hänsyn till planområdets läge inom primärt vattenskyddsområde. Drift och underhåll av anläggningarna ska ombesörjas av fastighetsägaren.

Utredningen visar att ett fördröjningsdjup om 0,30 meter medför ett ytbehov om cirka 1 570 m² för att uppfylla fördröjningskravet. Planförslaget säkerställer drygt 1 600 m² mark för dagvattenhantering, vilket bedöms vara tillräckligt för ett fullt genomförande av detaljplanen. Ytbehovet kan minskas genom större fördröjningsdjup eller genom flödesreducerande åtgärder, exempelvis gröna tak (tak med substrat och vegetation).

De föreslagna dagvattenytorna har placerats i anslutning till befintliga grönytor och naturliga flödesvägar inom fastigheten. Motsvarande anläggningar kan även anordnas på andra platser inom kvartersmarken, under förutsättning att områdets trafik- och verksamhetsfunktioner kan upprätthållas.

Vattenskyddsområde

Planområdet (och hela Österby industriområde) ligger inom vattenskyddsområde för Visby grundvattentäkt. Ett vattenskyddsområde syftar till att skydda vattentäkten mot verksamheter eller åtgärder som kan förorena grundvattnet. För varje vattenskyddsområde finns skyddsföreskrifter som reglerar hur mark och vatten får användas. Planområdet ligger inom den primära skyddszonen.

Inom vattenskyddsområdet ska markanvändningar som kan innebära risk för utsläpp av kemikalier, förorenat dagvatten eller lakvatten undvikas. Mot denna bakgrund regleras planområdet med användningsbestämmelsen Z_1 – Verksamheter – får ej medföra risk för påverkan på grundvattentäkt. Bestämmelsen tydliggör att endast verksamheter som är förenliga med skyddet av Visbys grundvattentäkt kan tillåtas inom planområdet.

Nedan anges exempel på verksamheter som normalt inte bedöms vara förenliga med planbestämmelsen. Uppräkningen utgör inte planbestämmelser utan är avsedd som vägledning vid tolkning och tillämpning av användningsbestämmelsen Z_1.

- drivmedelsanläggningar, såsom bensinstationer, större cisterner och verksamheter med omfattande petroleum- eller kemikaliehantering,
- fordonsverkstäder, däckservice, glasbyte för fordon samt större logistik- och terminalverksamheter,
- miljöfarliga verksamheter med betydande kemikaliehantering, exempelvis kemtvätt och lackeringsverksamhet,
- bil- och busstvättar,
- uppställning av fordon där risk finns för förorenad avrinning,
- väghållningsdepåer med exempelvis vägsalt, asfaltprodukter eller andra kemikalier,
- garage eller depåer för tunga driftfordon,
- lagring av bekämpningsmedel eller större mängder växtnäringsämnen,
- upplag av snö, avfall, asfalt, oljegrus, vägsalt samt större upplag av bark, timmer, flis och GROT (grenar, ris och toppar som används som biobränsle och kan ge upphov till lakvatten vid lagring och nedbrytning).

Uppräkningen är inte uttömmande. Bedömningen ska alltid göras i det enskilda fallet utifrån verksamhetens omfattning, lokalisering och risk för påverkan på grundvattentäkten samt i enlighet med plan- och bygglagen, miljöbalken och gällande vattenskyddsföreskrifter.

Annan miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken kan i vissa fall vara förenlig med planbestämmelsen, under förutsättning att verksamheten:

- har begränsad omgivningspåverkan,
- innebär en mycket liten risk för mark- eller vattenförorening,
- hanterar endast små mängder kemikalier eller farligt avfall,
- har begränsad transportintensitet, och
- är möjlig att förena med planområdets övriga verksamheter och områdets förutsättningar.

Förorenad mark

Viss markförorening har tidigare påträffats inom det område som idag utgör den norra delen av Visby Östergård 3 (som tidigare var del av Visby Östergård 2). Föroreningen upptäcktes år 2012 i

samband med byggnation av befintlig byggnad. En fackmannamässig provtagning och efterföljande kontroll utfördes i samband med saneringen. Analyserna omfattade bland annat petroleumkolväten, PAH och klorerade alifater. Inga klorerade alifater påträffades, däremot förhöjda halter av aromatiska kolväten och PAH. Föroreningen bedömdes huvudsakligen utgöras av bensin eller fotogen samt stenkolstjära.

Markföroreningen åtgärdades genom schaktsanering och efter genomförd åtgärd understeg halterna gällande riktvärden för känslig markanvändning. Fastigheten registrerades därefter av Länsstyrelsen som ett potentiellt förorenat område (branschklass 4). Det finns muntliga uppgifter om att verksamhet bedrivits inom området, men det är oklart vilken typ.

Eftersom planförslaget huvudsakligen syftar till att planenliggöra befintliga användningar har någon ny miljöteknisk markundersökning inte bedömts nödvändig i planskedet.

Vid framtida markarbeten eller upptagning av asfaltsytor inom Visby Östergård 2 ska särskild uppmärksamhet riktas mot eventuella markföroreningar, särskilt förekomst av tjärasfalt eller stenkolstjära med förhöjda halter av PAH. Om förorening påträffas ska miljö- och byggnämnden i Region Gotland omedelbart underrättas enligt 10 kap. 11 § miljöbalken.

Vid bygglovsprövning ska samråd ske med markmiljötekniskt sakkunnig i samband med tekniskt samråd. Om det bedöms nödvändigt ansvarar byggherren för att genomföra och bekosta kompletterande miljötekniska markundersökningar inför detaljprojektering eller byggnation.

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

Det finns inga registrerade klagomål avseende omgivningsbuller från tidigare eller befintliga verksamheter inom planområdet. Den befintliga industriverksamheten och de användningar som möjliggörs genom den nya detaljplanen omfattas av gällande riktvärden för verksamhetsbuller vid tillsyn och prövning. Genom att industrimark ersätts med mer begränsade användningar minskar dessutom möjligheten att etablera verksamheter med störande omgivningspåverkan. Mot denna bakgrund har någon särskild bullerutredning inte bedömts nödvändig inom ramen för planarbetet.

Naturvårdsverkets vägledande riktvärden för verksamhetsbuller utomhus vid bostäder är:

Dag (kl. 07.00–18.00): 50 dBA ekvivalent ljudnivå

Kväll (kl. 18.00–22.00): 45 dBA ekvivalent ljudnivå

Natt (kl. 22.00–07.00): 40 dBA ekvivalent ljudnivå samt högsta ljudnivå 55 dBA

Inom planområdet finns även en anmälningspliktig kylanläggning. Några klagomål avseende buller från anläggningen har inte inkommit.

Risk för olyckor

Utdrag ur Transportstyrelsens olycksdatabas Strada visar att två trafikolyckor har registrerats på vägarna i anslutning till planområdet under de senaste 15 åren. Den ena avser en singelolycka med elcykel på Lundbygatan och den andra en singelolycka med personbil på Österbyväg som resulterade i allvarlig personskada. Ytterligare olyckor har registrerats på Slitevägen och Visbyleden, men inte i planområdets närhet.

Den största riskutmaningen avseende trafiksäkerhet bedöms finnas inom planområdet. Idag saknas tydlig separation mellan gång-, cykel-, personbils- och tung trafik. Byggnadens entréer ligger i direkt anslutning till lastkajer och trafikytor där både

personbilar och tung trafik förekommer, inklusive backningsrörelser. Avsaknaden av avgränsade gångstråk innebär en ökad risk för konflikter mellan olika trafikslag.

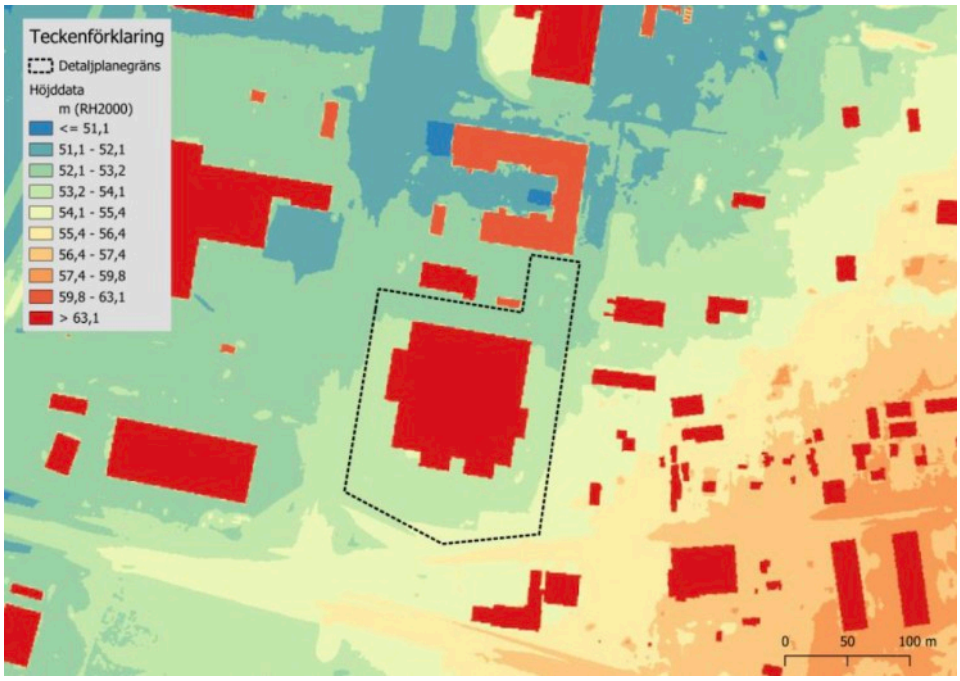
Inom planområdet finns även en anmälningspliktig kylanläggning. Enligt teknik- och samhällsförvaltningens enhet miljö har anläggningen moderniserats och det nuvarande köldmediet bedöms inte medföra någon förhöjd olycksrisk.

Räddningstjänsten har i samrådet framhållit att tillgänglighet för räddningsfordon, brandvattenförsörjning och eventuellt behov av riskutredning vid större personantal bör beaktas om det i framtiden uppstår behov i samband med ny- eller ombyggnation. Något nuvarande behov bedöms dock inte föreligga.

Risk för översvämning från skyfall

Topografi

Planområdet är relativt flackt och lutar svagt från öster mot väster och nordväst. Enligt Lantmäteriets markhöjdmodell (1 × 1 meter, 2024) ligger den befintliga industribyggnaden på nivåer mellan cirka +53 och +54 meter. Marken inom den nordöstra delen av planområdet, där en helt ny byggnad kan uppföras, ligger på cirka +52 till +53 meter. Fastigheten ligger samtidigt omkring två meter lägre än Österbygatan söder om planområdet, vilket påverkar områdets avrinningsförhållanden.

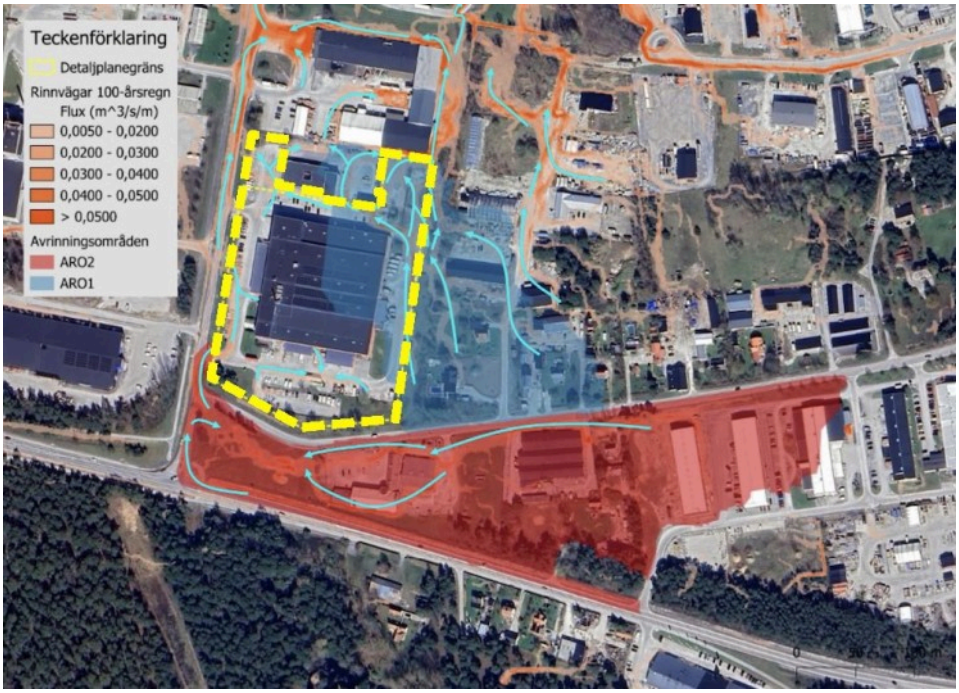


Höjder enligt Lantmäteriets Markhöjdmodell 1x1 m (2024).

Skyfallsutredning

För att utreda översvämningsrisker från skyfall har dagvatten- och skyfallsutredningen (Sweco 2025) inkluderat modellering av befintliga markförhållanden med verktyget Scalgo Dynamic Flood, baserat på en dynamisk tvådimensionell modell. Modelleringen utgår från befintliga markhöjder och ett klimatanpassat 100-årsregn med sex timmars varaktighet enligt SMHI skyfallsstatistik. Skyfallsmodellen har inte kopplats till någon ledningsnätsmodell och tar därför inte hänsyn till det befintliga dagvattenledningsnätets kapacitet eller dagvattenbrunnarnas placering. Detta innebär att beräknade flöden och vattennivåer i viss utsträckning kan vara både över- och underskattade. Bedömningen är dock att modelleringen ger ett tillräckligt underlag för riskbedömning, eftersom området redan är bebyggt och det inte finns någon historik av återkommande översvämningsproblem.

Genom planområdets flacka topografi förekommer inga koncentrerade rinnvägar med höga flöden inom området. Nedan redovisas de två avrinningsområdena (ARO1 i blått och ARO2 i rött).

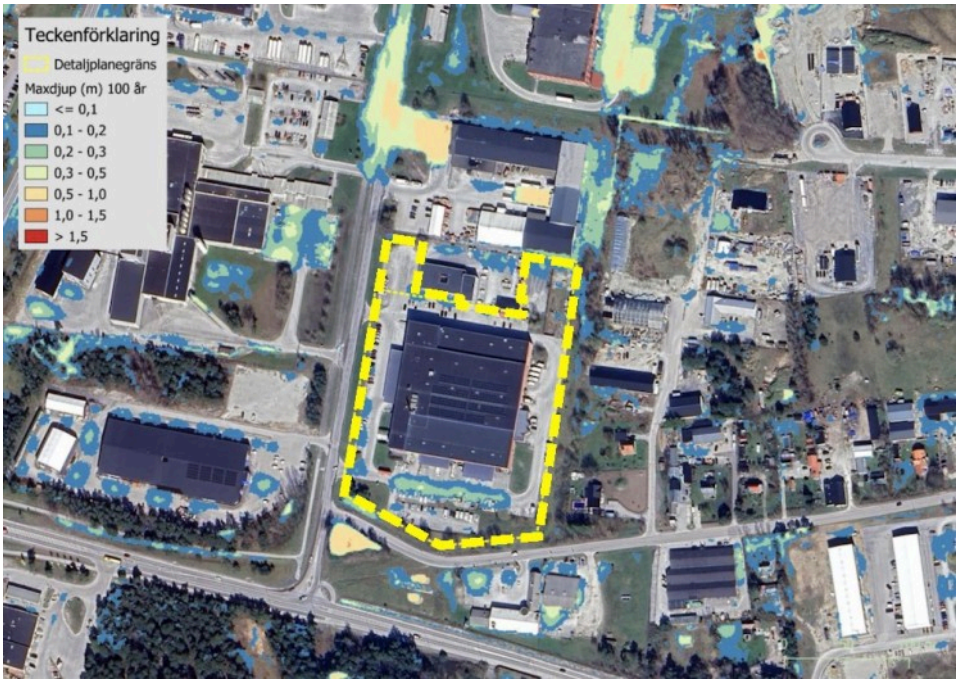


Avrinningsområden samt maxflux (m3/s/m) som uppstår under regnets hela varaktighet vid ett klimatanpassat 100-årsregn (Sweco 2025).

Medan ARO 1 flödar in från öster och påverkar främst den nya byggrätten i norr ansamlas ARO 2 söder om planområdet och bidrar till ett flöde in i fastighetens sydvästra hörn. Ytavrinning sker från Lundbygatan, vidare norrut genom planområdet och leds

därefter tillbaka ut mot Lundbygatan. För att inte öka översvämningsrisken inom eller utanför planområdet är det viktigt att avrinningsvägar från båda avrinningsområdena bevaras vid framtida markarbeten och förändringar av markens höjdsättning. Vid ett klimatanpassat 100-årsregn uppstår vattenansamlingar med ett vattendjup på cirka 10–30 cm längs planområdets norra gräns samt på parkeringsytan söder om den befintliga byggnaden. Några betydande vattenansamlingar i direkt anslutning till byggnaderna uppstår inte. Modelleringen tar inte hänsyn till att flera av de identifierade lågpunkterna sammanfaller med befintliga dagvattenbrunnar inom fastigheten.

På grannfastigheten Visby Östergård 3 samlas vatten i lågpunkter vid lastkajerna. Söder om planområdet finns dessutom en lågpunkt som fungerar som ett naturligt fördröjningsmagasin och begränsar inflödet från ARO2.



Maxdjup (i meter) för vattenansamlingar som uppstår vid ett klimatanpassat 100-årsregn (Sweco 2025).

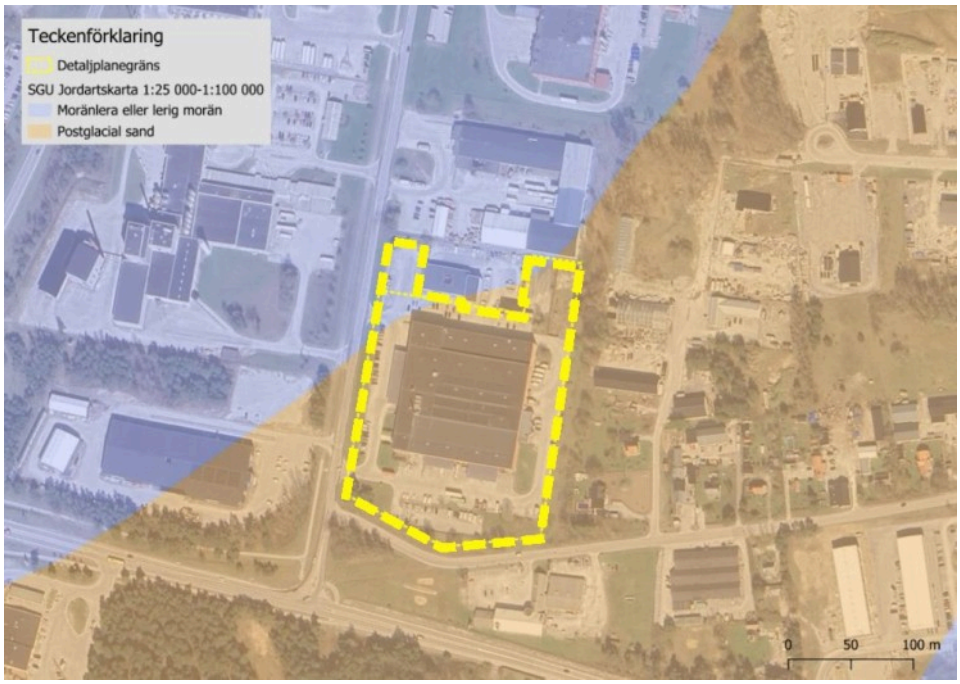
Sammantaget visar utredningen att planområdet inte är utsatt för någon omfattande översvämningsproblematik vid skyfall. De identifierade riskerna är i huvudsak kopplade till förändringar av markens höjdsättning, vilka kan påverka områdets naturliga avrinningsvägar. Utredningen utgör underlag för planförslagets bestämmelser om markhöjder, lutningar och dagvattenhantering.

Geotekniska och geohydrologiska förhållanden

Planområdet är i huvudsak plant och hårdgjort.

Enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU) jordartskarta (1:25 000–1:100 000) utgörs de översta jordlagren främst av postglacial sand. I mindre delar av planområdet förekommer moränlera eller lerig morän. De sandiga jordarna har hög genomsläpplighet medan moränjordarna har låg genomsläpplighet.

Det skattade jorddjupet varierar mellan cirka 1 och 5 meter, med de största jorddjupen i planområdets sydöstra del. Berggrunden utgörs av kalksten och provpunkter med berg i dagen eller tunt jordtäcke förekommer strax öster om planområdet. Enligt SGU:s brunnsarkiv ligger grundvattennivån i området normalt cirka 10–13 meter under markytan.



SGU:s jordartskarta (SGU, 2025).

Kulturmiljö

Inom planområdet finns inga kända kulturvärden.

Strax söder om planområdet finns en fornlämning, en milstolpe (L1976:5279).

Fysisk miljö

Planområdet ligger i den västra delen av Österby industriområde, i Visbys östra stadsrand. Detta område är den sista delen sammanhängande bebyggelse innan marken övergår till ett jordbrukslandskap. Österbyområdet har utvecklats på tidigare jordbruksmark och planerades ursprungligen för större industri- och produktionsanläggningar, bland annat slakteri, mejeri, fiskindustri samt tillhörande lager- och logistikverksamheter av vilka många ännu finns kvar. Industriverksamhet har därmed präglat området sedan 1970- och 80-talet och karaktären består i hög grad fortfarande, även om verksamhetsinnehållet successivt har förändrats i takt med omvärldens behov. Idag finns bland annat bilverkstad, lager- och logistikverksamheter, återvinning, snickeri, ridsportshandel, busstvätt och gymnasieskola (transport) inom området.



Befintlig fabriksbyggnad sedd från sydost (Planbyrån 2025)

Planområdets huvudbyggnad – ICA:s tidigare centrallager – utgör en tydlig del i områdets historia. Byggnaden uppfördes i början av 1980-talet. Efter att ICA avvecklade sin lagerverksamhet har byggnaden fortsatt att användas för lager, grossistverksamhet, kontor och andra liknande verksamheter. Lokalen rymmer fortfarande ett av Visbys få höglager och fryslager, samtidigt som delar av de tidigare administrativa kontorsytorna i huset idag används av olika företag inom tjänstesektorn.



Arlas mjölkfabrik i bakgrunden. Pågående byggnation på Visby Lundby 1:2 i förgrunden

Byggnadsmässigt domineras Österbyområdet av större industri- och lagerbyggnader, huvudsakligen i betongmoduler, tegel eller plåt. Flera byggnader har nockhöjder omkring 10 meter och vissa anläggningar har höga skorstenar med höjder runt 60–80 meter över havet. Eftersom hela industriområdet är tämligen stort (cirka 82 ha) upplevs bebyggelsen som förhållandevis gles. Bebyggelsen är generellt planerad som indragen från Lundbygatan, vilket ger gatan ett tidsenligt och brett gaturum. Längs gatans västra sida finns en gång- och cykelväg.



Lundbygatans breda gaturum med infarten till Ahlsells byggvaruhandel till vänster. Planområdet till höger. I bakgrunden skymtar Östergård 3 och slakteriet. Ett nytt övergångsställe planeras i höjd med området bakom den främre lyktstolpen

Österut, längs Österbyväg, är bebyggelsen generellt äldre och lägre. Här finns även ett antal bostadshus som funnits på platen innan industriområdet byggdes ut. Fram till slutet av 1980-talet utgjorde Österbyväg den huvudsakliga östra infarten till Visby.

Sociala aspekter

Området har idag begränsade sociala målpunkter utöver de arbetsplatser som finns inom industriområdet. Undantagen är bland annat befintlig padelanläggning, olika träningsverksamheter, enstaka butiker samt en lunchrestaurang. Området har samtidigt god tillgång till Visbys gång- och cykelvägnät och närhet till rekreationsområden och idrottsplatser (fotboll, hockey, pärk, ridning m.m.) i Rävhagenskogen. Väster om Visbyleden finns handelsområden, restauranger och bostadsområden.

Trots goda gång- och cykelförbindelser till planområdet är området tydligt präglat av sin industriella karaktär och huvudsakligen aktivt under ordinarie arbetstid. Ett undantag är områdets motions- och träningsanläggningar, som genererar besök även under kvällar och helger. Visbyleden utgör en fysisk och visuell barriär mellan industriområdet och den övriga staden, och passagerna via gång- och cykeltunnlar kan påverka den upplevda tillgängligheten och tryggheten för gående och cyklister.

Teknik

Planområdet är anslutet till det kommunala VA- och dagvattennätet samt till GEAB:s elnät, Skanovas telenät och Global Connect AB:s fibernät via den kommunala fastigheten Visby Skarphäll 1:1. Elförsörjning finns även via anslutning från den angränsande fastigheten Visby Österby 1:5.

Inom fastigheten finns ett befintligt dagvattenledningsnät.

Service

Planområdet saknar inslag av offentlig samhällsservice i närområdet. Kommersiell service i form av handel, restauranger och övriga verksamheter finns inom cirka en till tre kilometer.

Kollektivtrafik finns längs Lundbygatan via hållplats *Privab*. Turtätheten är dock begränsad och hållplatsen trafikeras i nuläget endast vid ett fåtal tillfällen per dag. Region Gotland planerar för nya busshållplatser längs Lundbygatan, vilket på sikt kan förbättra kollektivtrafikförsörjningen till området.

Trafik

Biltrafik

Vägnätet i området utgörs av Lundbygatan som är kommunal väg. Lundbygatan ansluter till Slitevägen (länsväg 147). Lundbygatan är dubbelriktad väg utan skiljelinje mellan körfälten, med en skyltad hastighet på 40 km/h. Söder om planområdet ansluter Österbyväg, som också är en kommunal lokalgata med hastighetsbegränsningen 40 km/h. Några trafikmätningar finns inte för vare sig Lundbygatan eller Österbyväg.

Enligt Trafikverkets nationella vägdatabas (NVDB) uppgår trafikflödet på Slitevägen till cirka 8 000–12 000 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Väster om planområdet ansluter Slitevägen till Visbyleden via en cirkulationsplats. Visbyleden har en skyltad hastighet om 80 km/h och ett trafikflöde om cirka 4 000–8 000 ÅDT. Vid cirkulationsplatsen finns planskilda gång- och cykelpassager.

Genomförd trafik- och parkeringsutredning (Tyréns 2025) bedömer att bil även fortsättningsvis kommer att vara det dominerande färdmedlet till planområdet. Vid ett fullt genomförande av detaljplanen uppskattas omkring 80 procent av resorna ske med bil, motsvarande cirka 730–780 fordonsrörelser per dygn. Trafikökningen bedöms kunna hanteras inom det befintliga gatunätet.



Väghållare: Blå = Kommunal. Röd = Statlig. Grön = Enskild. Källa: NVDB, redigeringar av Tyréns. Orange linje markerar tidigare fastighetsgräns för Östergård 2.

Tung trafik

Fastigheten trafikeras idag av tung trafik kopplad till byggnadens lager- och logistikverksamheter. Transporterna består huvudsakligen av mindre lastbilar, men även enstaka 12-meters lastbilar förekommer. Trafiken sker under hela dygnet, med tyngdpunkt under natt och tidig morgon. Den västra sidan av byggnaden berörs av ungefär 25–70 rörelser per dygn beroende på säsong. Den östra sidan hanterar ungefär 20 rörelser per dygn under högsäsong. Färre under höst-vinter-vår.

Trafikutredningen visar att dimensionerande lastbil (12 meter) även fortsättningsvis kan angöra fastigheten utan konflikt med erforderliga parkeringsytor. Utredningen föreslår samtidigt att tung trafik i första hand leds via den norra in- och utfarten för att minska konflikter med besökstrafik och oskyddade trafikanter.

Gång- och cykeltrafik

Området har ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät med separerade gång- och cykelvägar samt planskilda passager under de större vägarna. Gaturummet är belyst vilket bidrar till goda

förutsättningar för oskyddade trafikanter.

Det närmaste markerade övergångsstället över Lundbygatan ligger i anslutning till Slitevägen men har ingen direkt koppling till planområdet. I anslutning till planområdets södra infart finns en omarkerad gång- och cykelpassage. Passagen utgör den kortaste vägen till området men innebär samtidigt en otydlig trafiksituation där gående och cyklister saknar företräde. Med ett ökat antal besökare bedöms behovet av en trafiksäkrare passage öka, särskilt eftersom en betydande andel av besökarna kan utgöras av barn, äldre och andra oskyddade trafikanter.

Trafikutredningen föreslår därför ett nytt övergångsställe med cykelpassage över Lundbygatan i höjd med planområdets huvudentré. Inom fastigheten föreslås även en trafikfredad yta framför entréerna tillsammans med markerade gångstråk och förbättrade gångförbindelser för att stärka trafiksäkerheten och tydligare separera oskyddade trafikanter från motortrafiken.

Parkering

Bil är idag det dominerande färdmedlet till planområdet, vilket bland annat förklaras av den begränsade kollektivtrafiken. Samtidigt ligger planområdet endast cirka tre kilometer från Visby centrum och har goda gång- och cykelförbindelser. Enligt trafik- och parkeringsutredningen (Tyréns 2025) sker cirka 85 procent av resorna med bil, 10 procent med cykel och 5 procent till fots.

Inom planområdet finns idag cirka 130 parkeringsplatser för bil. De befintliga verksamheterna har cirka 28 anställda, vilket enligt Region Gotlands parkeringsnorm motsvarar ett behov av cirka 10 bilparkeringsplatser och 30 cykelparkeringsplatser. Det befintliga parkeringsutbudet överstiger därmed dagens behov med god marginal.

Trafikutredningen har också analyserat parkeringsbehovet utifrån flera olika framtida användningsscenarier. Det högsta beräknade behovet uppgår till cirka 118 parkeringsplatser för bil och 54 cykelparkeringsplatser. Utredningen visar därmed att även det framtida parkeringsbehovet kan tillgodoses inom planområdet. För cykel föreslås väderskyddade cykelparkeringar i nära anslutning till byggnadens entréer.

Konsekvenser

Avsnittets innehåll

Detaljplanens konsekvenser redovisas i ett enskilt avsnitt i planbeskrivningen eller i samband med en specifik fråga. Det är viktigt för kommunen att beskriva konsekvenserna av att genomföra en detaljplan och vad dessa konsekvenser kan innebära för olika aktörer och för omgivningen. Berörda av planen ska genom konsekvenserna kunna få en ökad inblick och förståelse för vad genomförandet av detaljplanen kommer innebära. Hur konsekvenserna redovisas är olika från kommun till kommun och beroende på situation. Det är viktigt att konsekvenserna presenteras på ett tydligt sätt så att det blir förståeligt för läsaren.

Text från Boverket - PBL kunskapsbanken

Fastigheter och rättigheter

Inom planområdet

Planförslaget omfattar endast kvartersmark och medför inga förändringar av fastighetsindelningen. Den fastighetsreglering som planerats och redogjorts för i samrådsförslaget mellan Visby Östergård 2 och Visby Östergård 3 har genomförts inför granskning. Därmed har cirka 5 100 m² överförts från Visby Östergård 3 till Visby Östergård 2, som nu omfattar cirka 32 200 m². Planområdet sammanfaller med den nya fastighetsgränsen som därmed också involverar befintliga parkeringsytor nordväst om fabriksbyggnaden. Förslagets kartor och illustrationer har justerats med den nya avgränsningen. I övrigt bedöms förändringen inte medföra något behov av ytterligare justeringar då parkeringsytan varit en del av förslagets utredningsunderlag.

Visby Östergård 3 har genom servitut (Sv.09-VIS-989.1) rätt att använda den norra infarten samt väg för vidare transport in på fastigheten. Genom ett tidsbegränsat avtal om 50 år från och med år 2025 äger fastigheten också rätt att samutnyttja de norra parkeringsytorna inom Visby Östergård 2.

GEAB, Global Connect AB och Skanova AB har oinskrivna nyttjanderätter för el-, fiber- och teleledningar inom planområdet.

Utöver ovanstående finns inga registrerade gemensamhetsanläggningar, samfälligheter eller andra rättigheter som påverkar planens genomförande.

Utom planområdet

I Lundbygatan, inom fastigheten Visby Skarphäll 1:1, finns kommunala vatten- och avloppsledningar med ledningsrätt (Lr 09-OTH-1011.1). Därutöver finns oinskrivna nyttjanderätter för GEAB, Global Connect AB och Skanova AB. GEAB har även nyttjanderätt inom Visby Österby 1:5.

Natur

Planområdet är i huvudsak hårdgjort och bedöms inte innehålla några dokumenterade naturvärden. Viss växtlighet förekommer i anslutning till parkeringsytor och vägar. Det bedöms inte finnas några särskilt skyddsvärda träd inom planområdet enligt Naturvårdsverkets åtgärdsprogram för särskilt skyddsvärda träd.

Utanför planområdet, längs Österbyväg, finns ett mindre antal lövträd. Om dessa omfattas av det generella biotopskyddet har inte kunnat fastställas inom ramen för detaljplanearbetet. Om markarbeten eller andra åtgärder utförs inom trädens skyddszon ska hänsyn tas och, om åtgärden omfattas av biotopskyddsbestämmelserna, erforderlig dispens sökas.

Utanför planområdet, längs Lundbygatan som är kommunal mark, föreslås i illustrationsunderlaget att ytterligare trädplanteringar anläggs. Om så sker ska åtgärden bekostas av exploatören och avtalas inom ramen för exploateringsavtalet.

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra någon betydande påverkan på befintliga naturvärden.

Grönområde

Längs planområdets östra gräns, inom fastigheten Visby Österby 1:5, utgörs markanvändningen av planlagd parkmark avsedd som brandgata. Området är idag i huvudsak igenvuxet men utgör en koppling till befintliga stigar i skogsområdet norr om planområdet.

Området har förutsättningar att på sikt kunna utvecklas som ett grönområde med koppling till verksamheterna inom planområdet, om detta bedöms lämpligt inom ramen för framtida utveckling.

Miljö

Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Region Gotland har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan och samrått med Länsstyrelsen i enlighet med 5 kap. 11 a § plan- och bygglagen samt 6 kap. miljöbalken. Undersökningen har utgått från planförslagets syfte, planområdets förutsättningar och de planeringsförutsättningar som redovisas i detaljplanen.

Miljö- och byggnämnden beslutade 2025-12-08, med stöd av delegationsordningen punkt 8.1 och i enlighet med 6 kap. 7 § miljöbalken, att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför inte upprättats. Beslutet får enligt 6 kap. 8 § miljöbalken inte överklagas särskilt.

Bedömningen grundas på de förutsättningar och ställningstaganden som redovisas i detaljplanen.

Dagvatten

Jämfört med gällande detaljplan innebär planförslaget en mer omfattande reglering av dagvattenhanteringen. Genom planbestämmelser om markhöjder, lutningar, ytor för dagvattenhantering och villkor för startbesked säkerställs att framtida om- och nybyggnation kan genomföras utan att öka risken för översvämning eller negativ påverkan på grund- och ytvatten.

Planförslaget innebär att Region Gotlands dagvattenkrav ska tillämpas vid framtida exploatering samtidigt som erforderliga ytor för fördröjning och rening av dagvatten säkerställs inom kvartersmarken. Då detaljplanen huvudsakligen syftar till att planenliggöra befintliga användningar och endast i begränsad omfattning möjliggör ny exploatering bedöms kravet på fördröjning av 20 mm nederbörd aktualiseras först vid framtida ny- eller ombyggnation eller andra större markomvandlingar.

Dagvattenutredningen visar att ett fullt utnyttjande av detaljplanens byggrätt endast medför en begränsad ökning av dagvattenflödena jämfört med dagens situation. Planförslaget bedöms inte heller

medföra någon ökning av föroreningsbelastningen eller försämra möjligheterna att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för vatten. Genom reglering av markhöjder och lutningar säkerställs även att befintliga avrinningsvägar kan bibehållas vid framtida förändringar av markens höjdsättning. Därmed minskar risken för att skyfallsvatten leds mot byggnader eller omkringliggande fastigheter på ett sätt som kan orsaka skador.

Sammantaget bedöms planförslaget ge bättre förutsättningar för en långsiktigt hållbar dagvattenhantering än gällande detaljplan och samtidigt stärka skyddet för Visbys grundvattentäkt och nedströms liggande recipienter.

Vattenskyddsområde

Jämfört med gällande detaljplan, som medger industriändamål, innebär planförslaget en mer preciserad reglering av markanvändningen genom användningsbestämmelsen *Z_1 – Verksamheter – får ej medföra risk för påverkan på grundvattentäkt*. Därmed begränsas möjligheten att etablera verksamheter som kan innebära risk för förorening av mark, dagvatten eller grundvatten.

Samtidigt medger planförslaget att befintliga verksamheter som är förenliga med planens syfte och vattenskyddsområdets förutsättningar kan fortsätta och utvecklas. För pågående verksamheter innebär planen därför ingen inskränkning, medan framtida etableringar prövas utifrån risken för påverkan på grundvattentäkten.

Sammantaget bedöms planförslaget ge bättre förutsättningar att skydda Visbys grundvattentäkt än gällande detaljplan, samtidigt som det möjliggör en fortsatt utveckling av befintliga och framtida verksamheter i enlighet med vattenskyddsområdets föreskrifter och planens användningsbestämmelser.

Förorenad mark

Den tidigare konstaterade markföroreningen har sanerats. Planförslaget bedöms inte innebära någon ökad risk för markförorening jämfört med gällande detaljplan. Genom en mer preciserad reglering av markanvändningen begränsas dessutom möjligheten att etablera verksamheter som kan medföra risk för förorening av mark eller grundvatten.

Eftersom detaljplanen huvudsakligen bekräftar befintlig markanvändning bedöms någon ytterligare miljöteknisk markundersökning inte vara nödvändig i planskedet. Eventuella föroreningar som påträffas vid framtida markarbeten ska hanteras enligt miljöbalkens bestämmelser och kompletterande undersökningar kan vid behov krävas inför bygglov eller genomförande.

Sammantaget bedöms planförslaget inte medföra några negativa konsekvenser avseende markföroreningar och planens genomförande kan ske utan oacceptabla risker för människors hälsa eller miljön.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Planförslagets genomförande bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormen för luft överskrids.

Vatten

Genomförda föroreningsberäkningar i dagvattenutredningen (Sweco 2025) visar att planförslagets genomförande inte bedöms medföra någon försämring av recipientens vattenkvalitet eller möjligheterna att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för vatten. Planförslaget bedöms inte heller påverka grundvattentäktens kvantitativa status.

Föroreningsberäkningarna, som har utförts i StormTac, visar att både föroreningshalter (µg/l) och den årliga föroreningstransporten (kg/år) i huvudsak är oförändrade jämfört med nuläget.

Ämne	Föroreningsmängd befintlig mark (kg/år)	Föroreningsmängd framtida mark (kg/år)	Föroreningshalt befintlig mark (µg/l)	Föroreningshalt framtida mark (µg/l)
P	1,3	1,3	270	270
N	7,4	7,4	1600	1600
Pb	0,064	0,064	14	14
Cu	0,15	0,15	33	33
Zn	0,91	0,91	190	190
Cd	0,0047	0,0047	1	1
Cr	0,041	0,041	8,8	8,8
Ni	0,053	0,053	11	11
SS	390	390	84 000	84 000
BaP	0,00047	0,00047	0,1	0,1

Resultat från föroreningsberäkning i Stormtac. Föroreningarna presenteras dels som beräknade halter (µg/l) före och efter förändringarna, samt beräknade årsmängder (kg/år) före och efter förändringarna (Sweco 2025)

Den i huvudsak oförändrade föroreningsbelastningen förklaras av att avrinningskoefficienterna är likartade i nuläge och framtida scenario samt att samma schablon för markanvändning (industriområde, mindre förorenat) har använts i beräkningarna. Den marginella ökningen av hårdgjord yta bedöms inte heller vara tillräcklig för att ge någon beräknad ökning av den årliga föroreningstransporten.

Samtidigt innebär planförslaget en mer preciserad markanvändning än gällande detaljplan genom att verksamheter som kan innebära risk för påverkan på grundvattentäkten inte längre tillåts. Sammantaget bedöms detaljplanens genomförande inte medföra någon försämring av recipientens eller grundvattentäktens status och inte heller motverka möjligheterna att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för vatten. Planförslaget bedöms därmed vara förenligt med bestämmelserna om miljökvalitetsnormer i 5 kap. miljöbalken (1998:808).

Buller

Jämfört med gällande detaljplan begränsar planförslaget vilka verksamheter som kan etableras inom området. Genom att ersätta användningen J – Industri med användningar som inte medger miljöstörande verksamheter minskar risken för framtida bullerstörningar. Planområdet bedöms därför vara lämpligt för den föreslagna markanvändningen enligt 2 kap. 5 § plan- och bygglagen. Den tillåtna markanvändningen bedöms inte ge upphov till sådana bullerstörningar att olägenhet för människors hälsa kan uppstå.

Hälsa och säkerhet

Beräkning av omgivningsbuller

Den föreslagna markanvändningen bedöms inte medföra någon ökad risk för omgivningsbuller jämfört med gällande detaljplan. Planförslaget innebär en övergång från en generell industribestämmelse till användningar med lägre risk för omgivningsstörningar, i enlighet med den inriktning som beslutats genom planbesked och Region Gotlands långsiktiga strategi för Österby industriområde. Därmed begränsas möjligheten att etablera verksamheter som typiskt sett kan ge upphov till högre bullernivåer, såsom störande industri- och verkstadsverksamheter eller större upplagsytor.

Både den befintliga lagerverksamheten och de föreslagna idrotts- och motionsverksamheterna bedrivs huvudsakligen inomhus. Det finns inte heller någon historik av klagomål avseende omgivningsbuller från vare sig tidigare eller nuvarande verksamheter inom planområdet. Lastning och lossning sker idag via halvt inbyggda lastbryggor, vilket begränsar risken för bullerspridning till omgivningen. Verksamheterna bedrivs dessutom huvudsakligen under dagtid, även om viss godshantering kan förekomma under andra tider på dygnet.

Planförslaget bedöms inte medföra någon ökning av trafikmängder som kan ge upphov till trafikbuller av betydelse. Någon risk för att gällande riktvärden för trafikbuller överskrids bedöms därför inte föreligga.

Vid en eventuell framtida idrottsanvändning utomhus skulle det utifrån rådande intern trafikordning krävas omfattande markförändringar. Utifrån planens bestämmelser är bedömningen är att dessa ändringar kommer behöver prövas utifrån plan- och bygglagen i det enskilda fallet. I prövningen ingår även en bedömning utifrån Naturvårdsverkets vägledning om omgivningsbuller. Mot denna bakgrund bedöms det inte finnas behov av särskilda planbestämmelser för att reglera omgivningsbuller.

Sammantaget bedöms planområdet vara lämpligt för den föreslagna markanvändningen enligt 2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900). Den tillåtna markanvändningen bedöms inte ge upphov till sådana bullerstörningar att olägenhet för människors hälsa kan uppstå.

Översvämning från skyfall

Med skyfall avses nederbördstillfällen som är kraftigare än de regnmängder som dagvattenanläggningar normalt dimensioneras för. Vid sådana händelser behöver överskottsvatten kunna avledas och tillfälligt ansamlas på ett kontrollerat sätt utan att orsaka oacceptabla skador på byggnader eller samhällsviktiga funktioner.

Genomförd dagvatten- och skyfallsutredning (Sweco 2025) har analyserat planförslagets påverkan jämfört med dagens situation genom modellering av ett klimatanpassat 100-årsregn. Beräkningarna utgår från ett fullt genomförande av detaljplanen med planerade dagvattenanläggningar och hårdgjorda ytor. Modelleringen omfattar inte kapaciteten i det befintliga dagvattenledningsnätet.

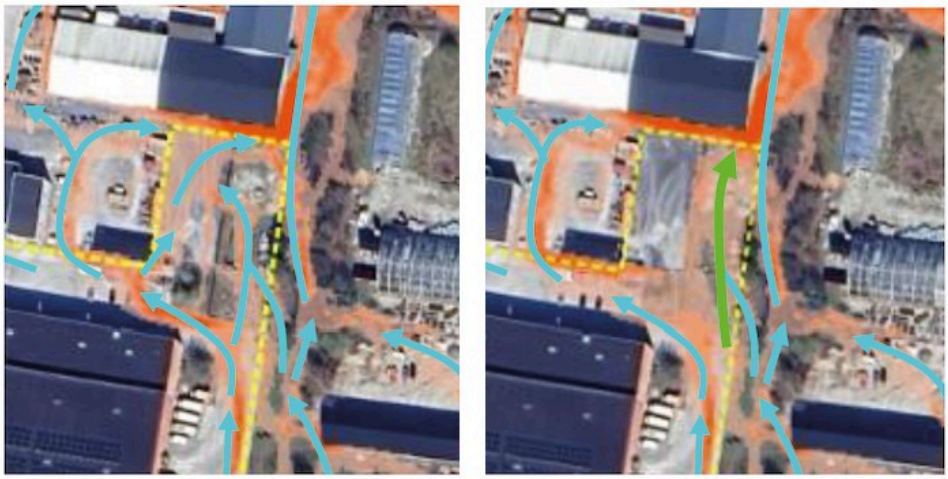
Utredningen visar att planförslaget inte bedöms medföra någon ökad översvämningsrisk jämfört med dagens situation, under förutsättning att områdets naturliga avrinningsförhållanden beaktas vid framtida markarbeten och nybyggnation.

För att begränsa risken för översvämning har områden identifierats där markens höjdsättning är särskilt betydelsefull. Detaljplanen har utformats utifrån dessa parametrar.



Rinnvägar vid ett befintligt (t.v.) och framtida (t.h.) 100-årsregn. Rinnvägar inringad i svart redovisar vatten som rinner in på planområdet från söder. Det är av vikt att rinnvägen ut från planområdet (grön pil) säkerställs. Ur skyfallsutredning (Sweco 2025)

I planområdets sydvästra del (ARO2) rinner ytvatten från Lundbygatan in över fastigheten innan det leds tillbaka mot Lundbygatan. För att inte öka översvämningsrisken inom eller utanför planområdet är det viktigt att denna avrinningsväg bevaras vid framtida markarbeten och förändringar av markens höjdsättning. Om avrinningsvägen blockeras eller förändras finns risk att vatten ansamlas inom planområdet eller leds mot byggnader och angränsande fastigheter.



Rinnvägar vid ett befintligt (t.v.) och framtida (t.h.) 100-årsregn i planområdets nordöstra delar. Ur skyfallsutredning (Sweco 2025)

I planområdets nordöstra del (ARO1) visar utredningen att framtida höjdsättning bör utformas så att så lite vatten som möjligt leds mot lågpunkten och lastkajerna på angränsande fastigheter norr om planområdet. Utredningen visar att den ökade vattenvolymen främst är en följd av förändrade flödesvägar och höjdsättning, snarare än av den marginella ökningen av hårdgjord yta som den nya byggrätten medför. Genom en varsam höjdsättning kan dagens avrinningsförhållanden i huvudsak bibehållas.

Utredningen visar även att åtgärder inom den kommunala parkmarken (brandgatan) öster om planområdet skulle kunna förbättra avledningen av skyfallsvatten genom ett avledningsstråk i nord–sydlig riktning. Åtgärden bedöms dock inte vara en förutsättning för att detaljplanen ska kunna genomföras eller för att området ska bedömas som lämpligt med avseende på översvämningsrisk.

Sammantaget bedöms planförslaget ge bättre förutsättningar att hantera skyfall än gällande detaljplan. Genom att planens utformning utgår från områdets naturliga avrinningsvägar och genom att framtida höjdsättning och dagvattenhantering anpassas efter skyfallsutredningens slutsatser minskar risken för att framtida förändringar av marken leder till ökade översvämningsproblem inom eller utanför planområdet.

Olyckor

Planområdet är redan ianspråktaget för bebyggelse och planförslaget innebär huvudsakligen att befintliga verksamheter planenliggörs samt att användningen utökas med verksamheter, kontor och idrotts- och motionsverksamheter som huvudsakligen bedrivs inomhus. Jämfört med gällande detaljplan bedöms planförslaget inte medföra någon ökad risk för olyckor kopplade till verksamheternas användning.

Förslaget innehåller samtidigt åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten inom och i anslutning till planområdet, särskilt för oskyddade trafikanter. Antalet gående och cyklister bedöms kunna öka till följd av de nya användningarna, vilket motiverar de föreslagna trafiksäkerhetshöjande åtgärderna.

Genomförs planförslaget i enlighet med trafikutredningens rekommendationer, med anläggande av ett nytt övergångsställe över Lundbygatan och en trafikfredad zon i anslutning till byggnadens entréer, bedöms risken för trafikrelaterade olyckor minska jämfört med dagens situation. För att säkerställa genomförandet regleras exploatörens ansvar att bekosta övergångsstället genom exploateringsavtal.

Vid en framtida utveckling med ett större antal besökare till fastigheten kan det, beroende på verksamheternas omfattning och utformning, finnas behov av att inom bygglovsprövningen bedöma om omgivande verksamheter medför risker som behöver beaktas. Eventuella behov av riskutredningar samt frågor om räddningstjänstens tillgänglighet och brandvattenförsörjning hanteras i samband med bygglov och projektering och bedöms inte påverka detaljplanens lämplighet.

Olycksrisker kopplade till verksamheternas drift hanteras i övrigt inom ramen för gällande lagstiftning, bland annat arbetsmiljö- och brandskyddsregler.

Sammantaget bedöms planförslaget minska risken för trafikrelaterade olyckor och inte medföra någon ökad risk för andra typer av olyckor. Planområdet bedöms därmed vara lämpligt för den föreslagna markanvändningen enligt 2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900).

Erosion, ras och skred

Planområdet är i huvudsak plant och hårdgjort. Några förutsättningar som tyder på risk för erosion, ras eller skred har inte identifierats. Planförslaget bedöms därför inte medföra några negativa konsekvenser avseende markstabilitet eller geoteknisk säkerhet.

Vid framtida ny- eller tillbyggnad ska geotekniska förhållanden beaktas i projekteringsskedet och geotekniskt sakkunnig anlitas vid behov för att säkerställa att planerade åtgärder kan genomföras på ett lämpligt sätt.

Sammantaget bedöms planområdet vara lämpligt för den föreslagna markanvändningen enligt 2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900).

Sociala värden

Barn

Planförslagets genomförande bedöms medföra positiva konsekvenser ur ett barnperspektiv, särskilt om planområdet utvecklas mot en större andel idrotts- och motionsverksamheter. Genom att planen planenliggör den befintliga padelverksamheten och samtidigt möjliggör en breddning av idrottsanvändningar skapas förutsättningar för att planområdet utvecklas till en social målpunkt i östra Visby. Liknande utveckling har skett i de tidigare industrilokalerna vid Visby Telefonen 4 (f.d. Eriksson/Flextronics telefonitillverkning), där förändrade användningar har bidragit till ökad aktivitet och fler besökare, däribland barn.

En ökad andel idrotts- och motionsverksamheter innebär också att fler barn, unga, vuxna och äldre ges möjlighet till rörelse, aktivitet och social gemenskap, vilket kan bidra till förbättrad fysisk och psykisk hälsa. Redan idag utgör den befintliga padelanläggningen en mötesplats över generationsgränserna med utvecklade barn- och ungdomsverksamheter tillsammans med seriespel för vuxna och seniorer. Genom detaljplanen skapas förutsättningar för att utveckla denna funktion ytterligare genom fler och varierade verksamheter inom idrott, motion och hälsa.

Genom exploateringsavtalet åtar sig exploatören att bekosta ett nytt övergångsställe för gående och cyklister över Lundbygatan. Region Gotland planerar dessutom att anlägga nya hållplatser för kollektivtrafiken i anslutning till övergångsstället. Sammantaget förbättras därmed tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, vilket särskilt gynnar barn, unga och äldre som besöker området.

Planen möjliggör inte bara fler idrottsverksamheter, utan även en mer blandad användning av området under större delar av dygnet. Det innebär fler människor i rörelse, ökad social närvaro och därmed ofta en upplevd ökad trygghet.

Jämställdhet

Regionstyrelsen har beslutat att en checklista för jämställdhet ska användas som underlag vid beslut i nämnder (KS § 257/2009).

Planförslaget bedöms skapa bättre förutsättningar för ett jämställt nyttjande av området jämfört med gällande detaljplan. Genom att planen möjliggör och planenliggör idrotts- och motionsverksamheter skapas förutsättningar för ett bredare utbud av aktiviteter som kan nyttjas av kvinnor och män, flickor och pojkar i olika åldrar. Den befintliga padelverksamheten bedriver redan idag verksamhet riktad till barn och unga samt erbjuder aktiviteter för såväl kvinnor som män och seniorer. Planförslaget möjliggör även etablering av ytterligare kommersiella verksamheter inom hälsa, motion och idrott, liksom lokaler som kan populeras av ideella föreningar och idrottsklubbar.

Planförslaget förbättrar också tillgängligheten till området genom ett nytt övergångsställe över Lundbygatan, en trafikfredad zon vid byggnadens huvudentréer samt planerade hållplatser för kollektivtrafik i anslutning till övergångsstället. Sammantaget bedöms förbättrade förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik bidra till ökad tillgänglighet och trygghet för alla användare, vilket är positivt ur ett jämställdhetsperspektiv.

Sammantaget bedöms planförslaget skapa bättre förutsättningar för ett tillgängligt, aktivt och jämställt nyttjande av området än gällande detaljplan.

Riksintressen

Trafikkommunikation

Planförslaget bedöms inte medföra någon negativ påverkan på riksintresset för luftfart, Visby flygplats, enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Genom att inga höga objekt eller bostäder medges inom planområdet påverkas inte Trafikverkets influensområde för flygbuller eller flygplatsens verksamhet.

Totalförsvar

Planförslaget bedöms inte medföra någon påtaglig skada på riksintresset för totalförsvarets militära del. Med hänsyn till den reglerade högsta nockhöjden om 12 meter och planens inriktning mot verksamheter, kontor samt idrotts- och motionsverksamheter bedöms planförslaget inte möjliggöra några nya byggnadsverk eller anläggningar som påverkar Försvarsmaktens MSA-område eller stoppområde för höga objekt. Någon reglering av totalhöjd bedöms därför inte nödvändig.

Planområdet ligger även inom Försvarsmaktens påverkansområde för buller eller annan risk. Eftersom detaljplanen inte medger bostäder eller annan särskilt bullerkänslig bebyggelse bedöms detta inte påverka planens lämplighet.

Rörligt friluftsliv

Enligt 4 kap. 2 § miljöbalken, jämförd med 4 kap. 1 § miljöbalken, ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas på Gotland. Bestämmelserna utgör dock inte något hinder för utvecklingen av befintliga tätorter, såsom Visby tätort. Planområdet ligger dessutom utanför de områden som i Översiktsplan Vårt Gotland 2040 pekats ut som särskilt värdefulla för det rörliga friluftslivet och det gotländska nationallandskapet. Planförslaget bedöms därför inte medföra någon negativ påverkan på riksintresset.

Trafik

Det finns ingen dokumenterad olyckshistorik på fastigheten men då samtliga användningsområden gäller inom samtliga byggrätter kan detta innebära att det kan uppstå konflikt mellan olika trafikslag inom planområdet, när verksamheter med tung trafik ska blandas med entréer till idrottsverksamhet.

Ett exempel på en sådan befintlig konflikt finns redan, där inomhusgolfanläggningens besökares parkerings- och entréyta (entré sker via en trappa vid byggnadens norra fasad) delas med körstråk för tung trafik. Trafiken till och från verksamheterna är dock begränsad och sker i huvudsak inte under samma tid på dygnet. Det finns också möjlighet för besökare till inomhusgolfen att passera via padelanläggningens lokaler.

Motortrafik

Planförslagets genomförande bedöms medföra en ökning av den motorburna trafiken till planområdet jämfört med dagens situation. En utveckling av idrotts- och motionsverksamheterna bedöms ge ett ökat antal besökare samtidigt som även användningarna verksamheter, kontor och sällanhandel kan generera större trafikflöden än idag. Eftersom olika typer av verksamheter även fortsättningsvis kan etableras inom fastigheten bedöms tung trafik fortsatt behöva trafikera området.

Förändringen innebär att högre krav ställs på platsens tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Genomförd trafik- och parkeringsutredning visar dock att den förväntade trafikökningen kan hanteras inom det befintliga gatunätet och planområdets interna trafiksystem.

Personbilstrafik

Planförslaget bedöms inte medföra några betydande negativa konsekvenser för personbilstrafiken. Genom en tydligare trafikordning och en bättre disposition av tidigare oreglerade asfaltsytor skapas bättre förutsättningar för att olika trafikslag ska kunna samsas på ett trafiksäkert sätt. Åtgärderna bedöms särskilt gynna oskyddade trafikanter, som tidigare haft en otydlig ställning inom området.

Bil bedöms även fortsättningsvis vara det dominerande färdmedlet till planområdet. De förbättrade förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik bedöms dock kunna bidra till att en större andel resor sker med hållbara färdmedel över tid.

Tung trafik

Planförslaget bedöms inte medföra några betydande negativa konsekvenser för den tunga trafiken. Lager- och logistikverksamheter kan även fortsättningsvis bedrivas inom fastigheten samtidigt som den föreslagna trafikordningen förbättrar trafiksäkerheten genom att tydligare separera tung trafik från besökare och andra oskyddade trafikanter.

Om verksamheternas inriktning förändras eller den återstående byggrätten tas i anspråk kan det finnas behov av att se över den interna trafiklösningen avseende körspår för lossning och lastning i samband med framtida projektering.

Angöring

Planförslaget innebär en förändrad trafikordning där tung trafik i huvudsak föreslås använda den norra in- och utfarten. Åtgärden medför viss ökning av tung trafik på byggnadens norra sida, vilket kan innebära mindre negativa konsekvenser för besökare till verksamheter med entréer i denna del av byggnaden. Eftersom leveranser huvudsakligen sker under tider då idrotts- och motionsverksamheterna har låg besöksintensitet bedöms påverkan som begränsad.

Personbilstrafiken föreslås även fortsättningsvis kunna använda båda in- och utfarterna. Den trafikfredade ytan mellan det nya övergångsstället och byggnadens huvudentré innebär dock att biltrafik inte längre kan köra fram till entréerna från den södra infarten. Åtgärden bedöms ge tydligt positiva konsekvenser för trafiksäkerheten.

Oskyddade trafikanter ges genom det nya övergångsstället en trafiksäker koppling över Lundbygatan. Inom planområdet skapas dessutom en sammanhängande och trygg gångmiljö genom den trafikfredade ytan och tydligare gångstråk.

De interna trafikreglerande åtgärderna genomförs av fastighetsägaren och omfattar bland annat reglering av motortrafiken inom den trafikfredade ytan. Omkring tio befintliga

parkeringsplatser tas i anspråk för åtgärden. Parkeringsbehovet bedöms trots detta kunna tillgodoses inom planområdet. Den frigjorda ytan kan istället användas för grönska, dagvattenhantering, vistelse och andra miljöskapande åtgärder.

Sammantaget bedöms den förändrade trafikordningen medföra att planområdet får en tydligare och säkrare trafikstruktur än idag, samtidigt som tillgängligheten och framkomligheten för samtliga trafikslag kan bibehållas.

Gång- och cykeltrafik

Planförslagets genomförande bedöms medföra tydligt positiva konsekvenser för gående och cyklister. Genom den föreslagna gång- och cykelöverfarten över Lundbygatan, den trafikfredade ytan framför byggnadens huvudentré och nya gångstråk inom planområdet skapas en säkrare och mer lättorienterad trafikmiljö än idag. Åtgärderna bedöms minska risken för konflikter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter samtidigt som tillgängligheten förbättras för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Inom planområdet föreslås cykeltrafik ske i blandtrafik med motorfordon. Där så är lämpligt kan cyklar även ledas utmed gångstråken. Sammantaget bedöms den föreslagna trafikstrukturen ge goda förutsättningar för ett säkert samspel mellan olika trafikslag.

Planförslaget förbättrar även förutsättningarna för cykelparkering genom nya väderskyddade cykelparkeringar i direkt anslutning till byggnadens huvudentréer. Förbättrade cykelfaciliteter bedöms kunna bidra till att fler väljer cykeln framför bilen, vilket är positivt ur såväl miljö- som folkhälsoperspektiv.

Ny GC-överfart

Den nya gång- och cykelöverfarten över Lundbygatan bedöms få stor betydelse för planområdets tillgänglighet. Placeringen innebär att oskyddade trafikanter får en tydlig och trafiksäker koppling mellan det befintliga gång- och cykelvägnätet och planområdet. Eftersom huvuddelen av besökarna bedöms anlända söderifrån skapas samtidigt en mer naturlig och lättorienterad entré till området.

Övergången förbättrar tillgängligheten till planområdet och bedöms minska behovet av att gående och cyklister korsar gatan på mindre lämpliga platser.

Trafikfredad yta

Den cirka 1 150 m² stora trafikfredade ytan framför byggnadens huvudentré bedöms medföra tydligt positiva konsekvenser för trafiksäkerheten genom att skapa en klar separation mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Åtgärden förbättrar orienterbarheten och tillgängligheten till planområdet samt bidrar till en tryggare och mer välkomnande entrémiljö.

Åtgärden innebär samtidigt att omkring tio befintliga parkeringsplatser tas i anspråk. Parkeringsbehovet bedöms dock även fortsättningsvis kunna tillgodoses inom fastigheten. Den frigjorda ytan kan istället användas för grönska, dagvattenhantering, vistelse och andra miljöskapande kvaliteter som stärker planområdets entrémiljö.

Den trafikfredade ytan bidrar även till att förändra områdets karaktär från ett renodlat industriområde till en mer besöksorienterad miljö där gående och cyklister ges en tydligare prioritet. Åtgärden bedöms därmed stödja den långsiktiga omvandlingen av Österby industriområde mot en mer varierad och publik verksamhetsmiljö.



Skiss som visar föreslagen placering av nytt övergångsställe på Lundbygatan, trafikfredad yta och trafikförbättrande åtgärder inom Östergård 2 (Tyrens 2025)

Kollektivtrafik

Planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för kollektivtrafikens tillgänglighet. Genom den nya gång- och cykelöverfarten över Lundbygatan förbättras kopplingen mellan planområdet och de två busshållplatser som planeras längs gatan, i anslutning till det föreslagna övergångsstället. Åtgärderna bedöms göra det enklare och säkrare att resa till och från planområdet med kollektivtrafik.

Planförslaget medför inte i sig någon förändring av kollektivtrafikens linjesträckning eller turtäthet. Samtidigt bedöms den breddade markanvändningen och ett ökat antal besökare kunna stärka underlaget för en utvecklad kollektivtrafik till området på sikt.

Parkering

Planförslagets genomförande bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för parkeringsförsörjningen inom planområdet. Trafik- och parkeringsutredningen (Tyréns 2025) har analyserat parkeringsbehovet utifrån två framtida utvecklingsscenarier som speglar den flexibilitet detaljplanen medger.

Scenario 1 utgår från en blandning av idrotts- och motionsverksamheter, sällanhandel och övriga verksamheter. Detta scenario bedöms ge det största behovet av bilparkering, motsvarande cirka 118 parkeringsplatser.

Scenario 2 utgår från att den tillkommande användningen huvudsakligen består av sällanhandel. Detta scenario bedöms ge det största behovet av cykelparkering, motsvarande cirka 54 cykelparkeringsplatser.

Planförslaget redovisar drygt 180 bilparkeringsplatser, exklusive parkeringsplatser för rörelsehindrade. Även efter att den trafikfredade ytan tagit omkring tio befintliga parkeringsplatser i anspråk finns således en god marginal mellan parkeringsbehov och tillgänglig kapacitet. Parkeringsbehovet bedöms därför kunna tillgodoses oavsett vilken av de analyserade utvecklingsinriktningarna som blir aktuell.

Några av parkeringsplatserna i den norra delen av fastigheten kommer även fortsättningsvis att samnyttjas med verksamheterna inom Visby Östergård 3. Detta bedöms inte påverka möjligheterna att tillgodose parkeringsbehovet inom planområdet.

Tillgänglighetsanpassade parkeringar

Planförslaget bedöms ge goda förutsättningar att anordna parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning i nära anslutning till byggnadens entréer. Behovet har beräknats till sju parkeringsplatser vilka kan tillgodoses inom planområdet.

Cykelparkering

Planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för cykeltrafiken genom förbättrade möjligheter till cykelparkering. De föreslagna cykelparkeringarna kan anordnas väderskyddade och i nära anslutning till byggnadens entréer, vilket förbättrar tillgängligheten och stärker förutsättningarna att välja cykeln framför bilen.

Planförslaget dimensionerar för cirka 100 cykelparkeringsplatser, vilket överstiger det högsta beräknade behovet enligt trafikutredningen. Därmed finns utrymme för framtida förändringar av verksamheternas sammansättning utan att kapaciteten blir otillräcklig. Förbättrade cykelfaciliteter bedöms samtidigt bidra till ett mer hållbart resande och ge positiva effekter ur både miljö- och folkhälsoperspektiv.



Koppling från Lundbygatan in till den trafikfredade ytan med plats för cykelparkeringar (Tyréns 2025).

Sammanvägning av konsekvenser

Sammantaget bedöms planförslagets genomförande medföra övervägande positiva konsekvenser för Visby Östergård 2 och dess omgivning. Planen skapar förutsättningar för en långsiktigt flexibel utveckling av fastigheten genom att möjliggöra flera olika verksamheter inom ramen för planens syfte. Den medger en fortsatt utveckling mot idrotts- och motionsverksamheter, vilket är exploatörens nuvarande intention, men även mot kontor, sällanköpshandel och andra verksamheter som kan samlokaliseras med befintliga användningar. Därigenom breddas underlaget för framtida etableringar samtidigt som Österbyområdet utvecklas som målpunkt.

Planförslaget innebär samtidigt ett medvetet ställningstagande från Region Gotland att utveckla en redan ianspråktagen industrifastighet mot mindre miljöstörande och mer besöksorienterade verksamheter. Genom en mer preciserad reglering av tillåtna verksamheter och skärpta krav på dagvattenhantering begränsas möjligheten att etablera verksamheter som kan innebära risk för påverkan på Visbys grundvattentäkt. Planen bedöms därmed ge bättre förutsättningar att skydda grund- och ytvatten än gällande detaljplan.

Bedömningen grundas på en samlad avvägning mellan platsens förutsättningar, behovet av att hushålla med redan exploaterad mark och möjligheten att återanvända en befintlig byggnadsvolym med god tillgång till teknisk infrastruktur, parkering och övergripande trafiksystem. Planförslaget innebär inte någon nyexploatering utan en utveckling och effektivare användning av en befintlig industrifastighet. Även om planen delvis avviker från översiktsplanens markanvisning bedöms den därför sammantaget bättre tillgodose kraven på en från allmän synpunkt lämplig markanvändning enligt 2 kap. 2–3 §§ plan- och bygglagen.

Planförslaget medför en viss ökning av motortrafiken till följd av ett bredare verksamhetsinnehåll och fler besökare. Samtidigt genomförs omfattande trafiksäkerhetshöjande åtgärder genom en ny gång- och cykelöverfart över Lundbygatan, en cirka 1 150 m²

stor trafikfredad entréyta och en tydligare trafikordning inom fastigheten. Sammantaget bedöms dessa åtgärder förbättra tillgängligheten och skapa en säkrare trafikmiljö, särskilt för gående och cyklister.

Om planområdet utvecklas mot en större andel idrotts- och motionsverksamheter bedöms detta vara särskilt positivt ur ett barn- och ungdomsperspektiv. Samtidigt stärks förutsättningarna för folkhälsa, sociala mötesplatser och ett mer jämställt nyttjande av området genom ett bredare utbud av verksamheter inom idrott, motion och hälsa.

Sammantaget bedöms planförslagets positiva konsekvenser överväga de negativa. Planområdet bedöms därmed vara lämpligt för den föreslagna markanvändningen enligt 2 kap. plan- och bygglagen.