Mottagare
Tekniska nämnden

Yttrande om samråd med förslag till detaljplan till Visby Blåelden 6, 7 och 11

Förslag till beslut
Tekniska nämnden beslutar att överlämna förvaltningens yttrande till miljö- och byggnämnden.

Sammanfattning
Ifrågavarande detaljplaneförslag har överlämnats för samråd med utökat planförfarande varför yttrandet bereds för beslut i tekniska nämnden.

Syftet med planen är att planlägga fastigheterna Visby Blåelden 6, Visby Blåelden 7 och Visby Blåelden 11 för att möjliggöra för en större bostadsbyggnation än vad befintlig plan medger samt läka samman staden visuellt och funktionellt.

Planområdet är beläget ca 300 meter sydöst om Söderport, mellan Solbergagatan och Andersrogatan. Berörda fastighetsägare är Bostadsrättsföreningen Andersro 1, Andersro 2 och Andersro 3. Den föreslagna planen möjliggör för ca 70 bostäder och tre verksamhetslokaler.

Bebyggelsen utformas som två kvarter med endast kvartersmark, ingen allmän plats ingår. Kvartersmarken kommer användas för bostäder, centrumverksamhet (ej hotell), transformatorstation och underjordiskt garage. Mellan kvarteren anläggs ett gång- och cykelstråk som allmänheten kan nyttja och som ansluter till ett planerat gång- och cykelstråk på andra sidan Solbergagatan. In- och utfart till området sker via Andersrogatan.

Parkering för motorfordon ordnas huvudsakligen i underjordiskt garage. Ett fåtal parkeringar för besökare till verksamheterna och bostäderna kan ordnas i markplan. Cykelparkering kan ordnas på flera sätt.

Befintlig bebyggelse kan och kommer troligtvis att rivas. Marknivåer kommer att förändras så att höjdskillnaderna jämnas ut. Två befintliga träd kommer skyddas i detaljplanen.

Det aktuella planförslaget medför kostnader för ombyggnad av Andersrogatan utanför planområdet. Kostanden finansieras genom exploateringsersättning som regleras i avtal med exploatören. Regionen får även kostnader för utbyggnad av nya VA-ledningar och nya anslutningspunkter, vilket finansieras genom uttag av anslutningsavgifter enligt gällande VA-taxa.

Regionen strävar efter att även anlägga ett övergångsställe dit tillkommande

gång-och cykelstråk ansluter till kvarteret Järnvägen, för en genare koppling till busshållplats och service.

Bedömning

Synpunkter på detaljplaneförslaget

I nuvarande plankarta sammanfaller användningsgränsen för BC och P_1 på ett sådant sätt att parkeringsgaraget inte kan ligga under byggrätterna utan endast i den omkringliggande ytan. Det medför en problematisk form på garaget och har stor påverkan på genomförandet.

I plankartans mitt förekommer ett mindre triangelformat område där användningsgränser och egenskapsgränser korsas, vilket gör att denna yta saknar bestämmelser, se bilaga. I samma bilaga, syns även att användningsgränsen för parkeringsgaraget (P_1) avskiljer egenskapsbestämmelserna x_1 n_4 från den tilltänkta sträckningen för gång-och cykelstråkets övre del, vilket kan medföra problem vid genomförandet.

Vidare ska exploatören endast finansiera anläggandet av x-området, medan Region Gotland ska utforma området och utföra arbetet. Regionen driftar anläggningen vilket kan regleras i ett driftavtal med exploatören men bör innefattas i servitutsavtalet över x-området.

Yttrande från Trafik- och gataenheten

Trafik- och gataenheten konstaterar att den föreslagna byggnationen av ca 70 bostäder bedöms få en stor påverkan på trafiksituationen på Andersrogatan. Gatan är smal och nyttjas i nuläget frekvent för längsgående parkering och reglering för detta kan behöva tillkomma.

Sophämtning och varuleverans till det nya bostadsområdet kan bli svårt att lösa ur framkomlighetssynpunkt beroende på hur goda vändmöjligheterna är vid vändplanen på Andersrogatan. Sophämtning längs Solbergagatan får inte ske med hänsyn till trafikmängden och att gatan är en av de viktigaste uttryckningsvägarna, stoppförbud kommer fortsätta reglera aktuell sträcka.

Framkomlighet för räddningstjänst vid Andersrogatan bör beaktas och säkerställas.

Möjlighet för varuleveranser till verksamheter samt hantering av in/utflytt med lastbil samt bil med släp måste lösas från Andersrogatan. Parkering för kunder och besökare behöver ske på kvartersmark då Andersrogatan sannolikt kommer behöva regleras med parkeringsförbud med hänsyn till den nya trafiksituationen.

Solbergatan kan upplevas som en trafikled och färd längs denna riskerar att upplevas otryggare samt bullrigare med tätt angränsande fasader.

Entréer mot Solbergagatan behöver utföras indragna från gång- och cykelvägen så att dörruppslag inte sker rakt ut i gång- och cykelvägen.

Yttrande från Parkenheten

Parkenheten ställer sig positiva till projektet som helhet och att en exploatering planeras på redan hårdgjorda ytor. Enheten har sammanställt följande synpunkter.

Plankartan

Ett stort B har hamnat mitt i plankartan på mark som ej får bebyggas.

Planbestämmelsen n2 ger inget skydd för de två lundalmarna. Enda sättet att skydda träd i en detaljplan är genom krav på marklov för trädfällning. Om syftet med formuleringen är att träden är bevarande värda så bör detta regleras med bestämmelse om marklov, annars bör bestämmelsen tas bort. Parkenheten gör bedömningen att träden sannolikt inte har så högt bevarande värde att det behöver regleras med bestämmelse om marklov.

Planbeskrivningen

s.5
Illustrerade träd längs Solbergagatan bör tas bort från situationsplanen om de inte ska ingå i projektet. Om det inte är utrett att träd faktiskt går att plantera där och om det inte är förankrat med park- och trafikavdelningen så ger det en missvisande och förskönande bild av projektet.

Gång- och cykelstråket tvärs genom planområdet verkar kopplas ihop med ett annat stråk på privat mark med en passage över en kommunal gata. Detta behöver förankras med trafikingenjörerna/trafikplanerarna och utreda eventuellt behov av övergångsställe. Gång- och cykelbanor för allmänheten som ligger på privat mark kan bli svåra att drifta med oklarheten kring exempelvis snöröjning.

Hur ska angöringen till de lägre husen inne på området lösas? Det finns endast en gång- och cykelväg som leder in i området. Fordon som kan behöva komma fram till byggnaderna är exempelvis flyttbilar, färdtjänst osv. Vi ser en stor risk att gång- och cykelstråket kommer att användas för fordonstrafik om ingen annan lösning finns.

Eftersom byggnaderna ut mot Solbergagatan ligger dikt an fastighetsgränsen behövs en omgestaltning av gatan. Angöring kommer behöva ske till byggnaderna från gatan med exempelvis flyttbil och färdtjänst. Även leveranser, sopbil och besökare till verksamheterna i bottenvåningen behöver kunna angöra. En ombyggnation av gatan behöver i så fall bekostas av projektet. Ska husen byggas på detta vis så kommer ingrepp ändå att behöva ske i delar av gatan vid byggnation så det bör ingå att bygga om gatan i projektet. I detaljplanen bör det övervägas att tillskapa några meter av förgårdsmark framför huskropparna för att ge bättre möjlighet för exempelvis dagvattenhantering, cykelparkering och grönska.

s.8
Ett träd är illustrerat precis nedanför ett trapplopp. Detta är en orealistisk placering då det inte kommer gå att snöröja ytan utan att skada trädet. Placeringen av trädet kan även utgöra en risk för exempelvis synnedsatta. Trädet bör utgå från illustrationen.

s.32
Utsnittet från den digitala detaljplankartan är inaktuell, det behövs en uppdaterad version.

s. 43
Södergravar/Sparkenparken beskrivs som planområdets bostadsnära park. Dessa är två olika parker på två olika platser, av formuleringen låter det som att det är en och samma park.

s.49
Bra att vara medveten om att lundalmarna när som helst kan drabbas av almsjuka och dö. De står också väldigt nära planerad bebyggelse vilket medför mycket stor risk att de behöver tas ned vid byggnation av husen. Parkenheten vill uppmärksamma projektet på att det även finns två stycken vitala naverlönnar på tomten som kan vara mer värda att bevara. De växer dessutom på en bättre plats i förhållande till ny bebyggelse men kräver i så fall anpassning av infartsväg till parkeringsplatsen.

s.76
Många svackdiken inritade på bostadsgårdarna. Detta är inte en estetiskt attraktiv lösning och svår att sköta då det växer ogräs snabbt vilket i sin tur medför att dikena inte fungerar som de ska.

s.59
Parkenheten förhåller sig restriktivt till att i detaljplanen använda en hänvisning till att det finns allmänna parker i närheten som ett försvar till att det byggs små bostadsgårdar. Detta kan i längden leda till ett högre slitage på regionens parker som behöver bekostas med befintliga driftsmedel.

<u>Övrigt</u>

I övrigt vill parkenheten lyfta frågan om det inom detaljplanearbetet/exploateringsprojektet finns möjlighet att utföra några förbättringsåtgärder längs Solbergagatan med exempelvis trädplanteringar. Solbergagatan har en hög förekomst av PM10 så det finns ett stort behov av grönska längs gatan. Med alla exploateringsprojekt och förtätningar som sker i området kan föroreningar komma att öka ytterligare. Det hade varit positivt om de illustrativa träden inritade i situationsplanen på s.5 hade varit med i projektet på riktigt.

Yttrande från kollektivtrafikenheten

En samlad bedömning från enheten är i enighet med planbeskrivningen att planområdet har god tillgänglighet till kollektivtrafik och hållplatser i området. Den numera tillgänglighetsanpassade hållplatsen Södercentrum (tidigare vid namn Atterdags) ligger närmast och kan nås med hjälp av smitvägar. För att optimera resenärernas tillgänglighet föreslår enheten att dessa förbindelser förbättras, exempelvis genom anläggandet av en genväg/trappa under bron som leder direkt till hållplatsen från området. I enlighet med planbeskrivningen finns även en risk för otillåtna vägövergångar, vilket bör minimeras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Vidare föreslår enheten att inte skriva ut specifik linjeinformation för hållplats Södercentrum (Atterdags), då linjenät kan komma att ändras inom kort. I stället rekommenderas en generell formulering om att stadsbussar trafikerar hållplatsen, samt att regionbussar finns tillgängliga vid Visby busstation, vilken ligger inom 500 meters gångavstånd från planområdet.

Yttrande från VA och Avfall

VA

Fastigheterna ligger inom kommunalt verksamhetsområde för VA. Utökad anslutning för detaljplanen medges och kapacitet för dricksvatten och spillvatten för 70 nya bostäder har reserverats för detaljplanen. På sid 26 i planbeskriven ska texten ändras från ABVA till KFVA – kommunala föreskrifter om användning av den allmänna anläggningen.

Med anledning av den nya detaljplanens anslutning till dagvatten så har en kapacitetsutredning på dagvattenledningsnätet utförts. Denna utredning påvisar kapacitetsbegränsningar på delar av dagvattenledningsnätet, men bedömning görs att med utförda åtgärder i den dagvattenutredning som tagits fram för detaljplanen så kommer mängden dagvatten till ledningsnätet inte att öka med anledning av de nya bostäderna, då fastigheten redan i dag till stor del är hårdgjord. På sid 27 i planbeskrivningen ska det ändras från Region Gotlands VA-policy till Region Gotlands dagvattenhandbok.

Underjordiskt garage ska vara tät och får inte anslutas till kommunala spillvattenledningsnätet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse - Yttrande om samråd med förslag till detaljplan till Visby Blåelden 6, 7 och 11 , daterad 2026-11-02
Bilaga 1, daterad 2026-10-06
Underrättelse om samråd med förslag till detaljplan, TN 2026/3024, daterad 2026-09-04

Teknik- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Lise Langseth
Teknik- och samhällsbyggnadsdirektör

Jenny Iversjö
Avdelningschef MEX och projekt

Skickas till
Miljö- och byggnämnden