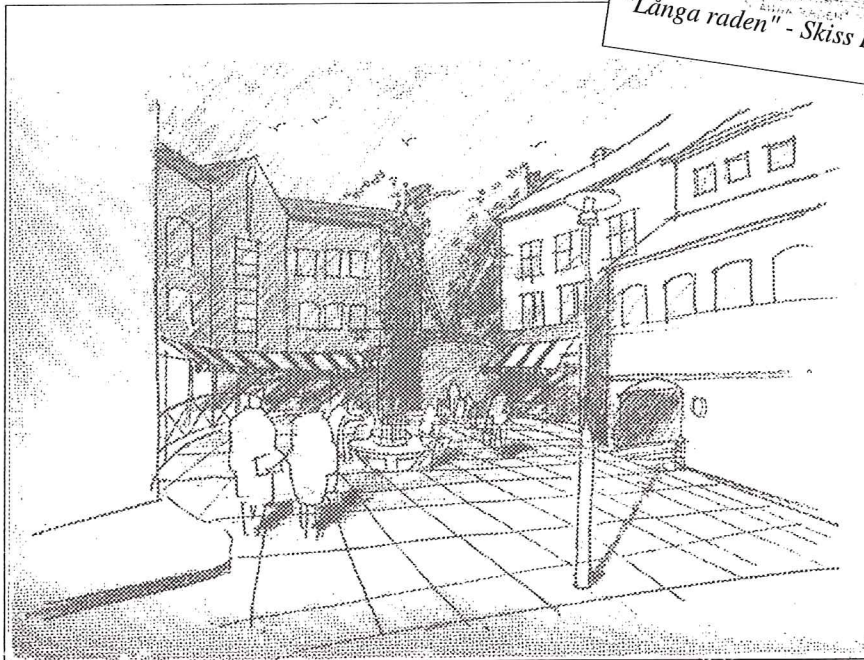
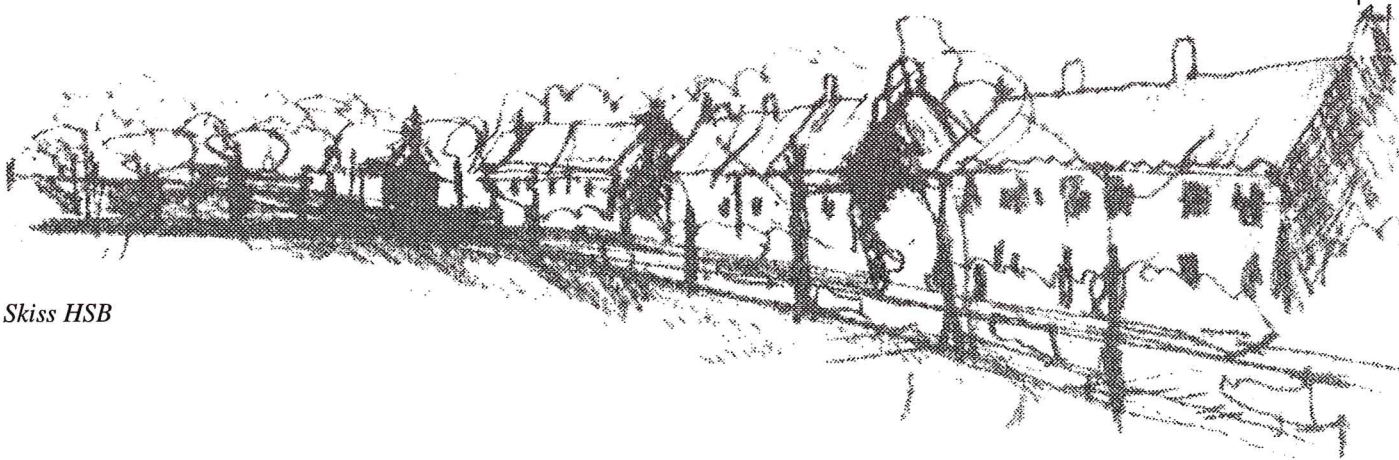




"Långa raden" - Skiss HSB



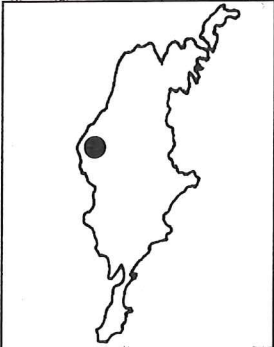
Perspektiv - litet torg
nära centrum.
Skiss BJ-konsult för
Gotlandshem



Skiss HSB

Samråd 1994-04-27
Utställning 1995-04-26

Antagen av KF
1996-02-12, § 3



**Fördjupad
översiktsplan**

**A7-området
VISBY**

Stadsarkitektkontoret

94
4



Länsstyrelsen
Gotlands län

1995-09-04

2021-2292-95

Plan

GOTLANDS KOMMUN BYGGNADSNÄMNDEN	
95. 09. 08	
Diariernr 815049	Diarietjänstbeteckn. 003:313

Stadsarkitektkontoret, Gotlands kommun
S:t Hansgatan 27
621 81 Visby

Kopia
plan
miljö
försvar
kultur

PA 470

Fördjupad översiktsplan för A7-området, Visby, Gotlands kommun

Ett förslag till fördjupad översiktsplan för A7-området i Visby är utställt för offentlig granskning under tiden 28 juni - 8 september 1995.

Länsstyrelsen har avgivit synpunkter över planprogrammet för området 1994-04-26 och ett samrådsyttrande för planen 1994-09-09. I dessa har framhållits frågor om bl a flygbuller från JAS och skyddsavstånd från värmekraftverket.


Sedan samrådsyttrandet avgavs har koncessionsnämnden för miljöskydd fattat beslut om flygverksamheten vid Visby flygplats med fortsatt flygverksamhet under ett antal villkor varav vissa avses bli fastlagda senare. Därmed får på nuvarande kunskapsnivå beträffande JAS-buller den bedömning anses vara gjord som erfordras i sammanhanget.

Värmekraftverket och därmed samhörig verksamhet kräver av säkerhetsskäl vissa skyddsavstånd till bostäder, skolor och vårdinrättningar samt annan bebyggelse. Dessa har i planen angivits på ett summariskt sätt på en karta utan kommentarer och motsvaras inte av planförslagets föreslagna bostadsområden som delvis har förlagts inom angivna skyddsområden. Frågan förefaller inte vara färdigbehandlad och Länsstyrelsen anser det inte lämpligt att bebyggelse förläggs på ett hälsovådligt eller säkerhetsmässigt undermåligt sätt.

Riksintressen enligt naturresurslagen påverkas inte av planförslaget förutsatt att byggnaders och anläggningars höjder hålls låga för att inte få inverkan på Visby innerstad och stadsmur.

Länsstyrelsen bedömer att planen uppfyller de krav som PBL formellt ställer på en (fördjupning av) översiktsplan förutom att erforderliga skydds- och säkerhetsavstånd måste klaras ut. Förutsatt att man i kommande detaljplanläggning kan lösa dessa frågor anser sig Länsstyrelsen kunna ställa sig bakom att A7-området planläggs för bostäder mm.

Vid den slutliga handläggningen av detta ärende har miljöskyddsdirektör Per Junker, avdelningsdirektör Åke Sandsjö, byrådirektör Lennart Andermo och bitr länsantikvarie Christian Runeby deltagit.


Peter Ringborg
länsarkitekt

Del 1

Planbeskrivning

FÖRORD

Kommunfullmäktige beslutade 1991-10-14, § 85, att anta programmet för planarbetet med en fördjupad översiktsplan för f d A7-området.

Stadsarkitektkontoret har därefter fortsatt arbetet med att ta fram ett förslag till en fördjupad översiktsplan för området. Detta förslag är en översiktlig markanvändningsplan som anger hur f d A7-området kan byggas ut under de närmaste 20 åren och kompletterar Vision Gotland år 2010 (översiktsplan för Gotland). Bland annat redovisas framtida lokalisering av bostäder, verksamheter samt kommersiell och offentlig service.

En fördjupad översiktsplan anger även strategiska mål, d v s att nuvarande markanvändning får fortsätta men om en förändring sker bör planens intentioner genomföras. Planen ska ligga till grund för fortsatt detaljplanering, prövning av bygglovärenden samt kommunal hantering av markfrågor.

Byggnadsnämnden beslutade 1994-04-26 att samråda med ett förslag utarbetat av Stadsarkitektkontoret. Under samrådstiden har ett tjugotal yttranden inkommit samt har hållits ett informationsmöte för allmänheten. De inkomna synpunkterna har föranlett åtgärder och bemötanden enligt bilagda samrådsredogörelse. Härutöver har ett antal kontakter och överläggningar med berörda myndigheter tagits.

Under utställningen ges allmänheten, organisationer och myndigheter möjlighet att lämna in konstruktiva idéer och förslag utifrån de skisser som nu presenteras.

Planförslaget kommer efter samråd och utställning att framläggas för Kommunfullmäktige för antagande.

1

Planen skapar inga juridiska rättigheter eller skyldigheter för enskilda, staten eller kommunen. I och med att den saknar rättsverkan kan den inte överklagas på annan grund än brister i den formella handläggningen. Planen utgör dock ett "kontrakt" mellan staten och kommunen om hur de allmänna intressena ska tillgodoses.

Planförslaget har utarbetats av Lars W Grönberg i samverkan med Sten Svensson, Swen-Eric Öhman m fl, Stadsarkitektkontoret. Samråd har skett med bl a Bertil Karlsson, Miljö- och hälsoskyddskontoret, Göran Lindström, Gatukontoret, Birgitta Holmberg, Kultur- och Fritidsförvaltningen, Lars-Gunnar Wedin, Fastighetskontoret, Lars Gauffin, Barn- och utbildningsförvaltningen och Gunnela Frumerie, Vårdförvaltning Visby Söder och för djupare studier av delområdena kasernområdet och A7-fältet har Riksbyggen, HSB, Byggmästarföreningen, Jansson & Landahl och Gotlandshem lämnat värdefulla bidrag genom de idéskisser som tagits fram. Särskilt underlagsmaterial som framtagits i samband med planarbetet är; miljökonsekvensbeskrivning - kommunekolog Sten Svensson Stadsarkitektkontoret och Arkeologisk utredning, etapp 1 och 2 - Riksantikvarieämbetets region Mitt genom Leif Zerpe.

Visby i april 1995

Ulf Johansson
Stadsarkitekt

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Del 1

FÖRORD.....	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
BAKGRUND.....	3
TIDIGARE PLANER OCH STÄLLNINGSTAGANDEN	3
PLANPROGRAM, sammanfattning	4
KARTA-Gällande planer	7
BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	8
KARTA-Markägoförhållanden	9
KARTA-Pågående markanvändning.....	10
KARTA-Immisioner och restriktioner	11
SEKTORSANSPRÅK.....	12
PLANFÖRSLAGET	13
Allmänt.....	13
Planeringsprinciper.....	13
Utformning	13
Grönområden.....	13
Trafikföring	14
Teknisk försörjning	14
Miljökonsekvensbeskrivning	14
FD KASERNOMRÅDET	15
Bostäder	15
Verksamheter.....	15
FD ÖVNINGSFÄLTET	15
Bostäder	15
Verksamheter	15

ILLUSTRATIONSKARTA

PLANKARTA

Del 2

Samrådsredogörelse

Del 3

Konsekvensbeskrivning avseende trafikmängder, Gatukontoret

Miljökonsekvensbeskrivning, Stadsarkitektkontoret

Idéskisser utarbetade av:

- * Riksbyggen - Bengt Svanholm Arkitekt
- * HSB
- * AB Gotlandshem- BJ konsult
- * Gotlands Byggmästarförening - Visby Arkitektgrupp
- * Gotlands kommun - Jansson & Landahl Arkitekter AB

(Idéskisserna förvaras på Stadsarkitektkontoret)

UNDERLAGSMATERIAL (finns tillgängligt på Stadsarkitektkontoret):

Geoteknisk undersökning - VBB-VIAK, Stockholm

Kulturhistorisk utredning, Riksantikvarieämbetet

Riskanalys utarbetad av Vattenfall Energisystem

BAKGRUND

Programmet för utarbetandet av den fördjupade översiktsplanen för f d A7-området antogs av Kommunfullmäktige den 25 november 1991, § 85. Antagandet hade föregåtts av samråd med berörda myndigheter och organisationer.

Våren 1992 inbjöds fyra byggherrar (Riksbyggen, HSB, AB Gotlandshem och Byggmästarföreningen på Gotland) att inkomma med förslag till hur f d A7-området skulle kunna bebyggas. Därjämte upprättade kommunen via konsult ytterligare ett förslag.

Förslagen redovisades vid ett seminarium med brett deltagande av ett stort antal inbjudna. Arbetet fördes senare vidare i form av en utvärdering som utfördes av fem arbetsgrupper sammansatta av deltagare från seminariet. Förslagen granskades bl a utifrån följande aspekter:

- ekologi och kretsloppstänkande
- trafik och exploateringsekonomi
- samnyttjande
- gestaltning
- hus och närmiljö

Härutöver har GEAB genom sin fjärrvärmeavdelning i ett särskilt PM lämnat synpunkter på energihushållning, kompostering och rötgasanläggning

Förslagen och detta utvärderingsarbete har sedan legat till grund för Stadsarkitektkontorets fortsatta arbete med översiktsplan för området.

Föreliggande förslag är en vidareutveckling och bearbetning av planprogrammet med hänsyn bl a till senare års utveckling och fattade beslut.

Planprogrammet bildar därför stommen i planförslaget och kommentarer kommer därför endast att göras i de fall ändringar och tillägg har skett sedan programmet upprättades.

TIDIGARE PLANER OCH STÄLLNINGSTAGANDEN

Bostadsförsörjningsprogram

I bostadsförsörjningsprogrammet för 1994-1998, antagen av KS den 5 april 1994 redovisas 100 lägenheter med byggstart 1996 och 100 lägenheter med byggstart 1997. Planeringen bör dock utgå ifrån att nybyggnad av bostäder bör kunna påbörjas under 1995 om efterfrågan så kräver.

Detaljplaner

Redovisningen i planprogrammet har uppdaterats, se karta sid 4.

Ekokommun

Enligt beslut i kommunfullmäktige den 14 december 1992 skall Gotlands kommun vara ekokommun. Det innebär bl a att bebyggelsen skall utgå från ekologiskt riktiga lösningar. Möjligheter till källsortering i lägenheterna och i gemensamma utrymmen samt utrymme för kompostering bör finnas. Odlingslotter bör kunna anläggas och förvaringsutrymmen för rotsaker kunna tillskapas. Så stor del av dagvattnet som möjligt skall omhändertas lokalt inom området. Alternativ teknik för omhändertagande av spillvatten lokalt bör, så lång det är lämpligt och möjligt, utnyttjas. Vattensnåla system ska utnyttjas och sunda byggmaterial användas.

PLANPROGRAM, sammanfattning

Ett program för det fördjupade översiktsplanarbetet antogs av Kommunfullmäktige den 25 november 1991, § 85. Bl a angavs mål och riktlinjer för den fortsatta planeringen.

Planområdet

A7-området i Visby omfattar drygt 160 hektar. Planområdet begränsas av Österväg, Follingboväg, Visbyleden, Trädgårdsgatan, Furulundsområdet, Jungfrustig, Lännaväg samt Östra Hansegatan och Solbergagatan.

Inom området finns några delområden med egen karaktär. Det gamla kasernområdet med sin typiska bebyggelse utgör idag entrén till A7-området. Längre öster ut ligger det f d övningsfältet, som till största delen är obebyggt. På ömse sidor om kasernområdet ligger etablerade bostadsområden, dels det tätt bebyggda området i sydväst med huvudsakligen flerbostadshus, dels området ut mot Follingboväg med glesare bebyggelse. Utmed Follingbovägs sydvästra sida ligger en rad med villor.

Planområdet rymmer dessutom värmekraftverket med tillhörande gasolanläggning, mottagningsstation för satellitmottagningar, två frikyrkor, två områden med koloniträdgårdar, samt diverse anläggningar typ skjutbanor, och övningsanläggning för golf. Delar av området har stora naturvärden. Särskilt Krookska dungen är ett uppskattat inslag i miljön i denna del av staden. Större delen av de oexploaterade avsnitten av området är i kommunens ägo.

Översiktliga förändringar

Det finns stora möjligheter att genom att ta vara på A7-områdets läge skapa ett mycket attraktivt område för boende, service och verksamheter. Redan idag finns ett stort antal arbetsplatser och bostäder inom den nordvästra delen av området. Läget mitt i centralorten gör att avstånden till serviceutbud av olika slag är små. Östercentrum ligger t ex bara 1,5 kilometer från A7-områdets centrum.

Den exploaterbara arealen uppgår till cirka 100 hektar. Delar av denna yta är reserverad för ny kriminalvårdsanstalt (cirka 30 hektar). Området bedöms (med hänsyn till de grönområden, gator etc som bör reserveras) överslagsmässigt kunna rymma mellan 900 och 2 000 lägenheter. Plan- och bostadskommittén har beslutat att den fortsatta planeringen bör inriktas mot en exploatering med cirka 1 200 lägenheter.

En del restriktioner gäller för området. Bland annat måste hänsyn tas till att bostadsbebyggelse inte kan ligga närmare värmekraftverket än cirka 150 meter

(koncessionsprovat område). Vidare är delar av A7-området bullerstört på grund av närheten till Allégatan och Follingboväg. Den norra delen av området ligger i gränsen till beräknad flygbuller 55 dB(A). Detta bedöms dock inte påverka exploateringsmöjligheterna i området, då planeringen sker i befintlig miljö. Slutligen finns också restriktioner för högsta byggnadshöjd, då delar av området ligger i inflygningsriktningen mot Visby flygplats.

Området kommer huvudsakligen att trafikförsörjas via Follingboväg, Allégatan, Lännaväg och Östra Hansegatan.

Grundförhållandena inom området är goda. En kompletterande grundundersökning har utförts parallellt med att planprogrammet togs fram. En landskapsanalys har utarbetats som en del av planeringsförut sättningarna.

Sektorsanspråk

Under de år som passerat sedan kommunen förvärvade större delen av A7-området har en rad olika sektorer redovisat anspråk som berör området. Kommunen har i bostadsförsörjningsprogrammet och genom olika uttalanden av kommunfullmäktige angett att exploaterings tyngdpunkt ska ligga på bostäder. Redan i programskedet måste dock ställning tas till de övriga framställningar som gjorts från olika håll. Under hand har förvaltningsvisa synpunkter inhämtats från bl a socialförvaltningen, sjukvårdsförvaltningen, skolförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen. Därtill kommer att de tekniska förvaltningarna redovisat sina särskilda anspråk.

Diskussioner har också under programarbetet förts angående etablering av ett "utbildningscentrum" väster om Allégatan, samlokalisering av företagshälsovården på Gotland och en markreservasjon för framtida kulturhus. Dagligvaruhandeln har också framfört etableringsönskemål inom området.

Mål

Målsättning och disposition av A7-området har under våren diskuterats i partigrupperna. Bland annat utifrån den debatt som har förts, har vissa riktlinjer inför fortsatt program- och planarbete kunnat läggas fast.

- * A7-området ska vara Visbys nya stadsdel, väl integrerat i den befintliga staden, d v s det ska inte vara ett isolerat bostads- eller industriområde.

- * Området representerar en attraktiv bit mark med närhet till all slags service, därför ska A7-området ses som en resurs för att locka företag, samtidigt som man här ska kunna erbjuda högkvalitativt boende i alla former. Utrymme ska ges för nytänkande vad gäller förvaltning, boendeservice, ekologisk hänsyn m m. Planering och förvaltning bör drivas i samverkan mellan kommunala förvaltningar, bostadsbolagens förvaltningar och de boende.
- * En hög utnyttjandegrad på investeringar i lokaler och anläggningar samt flexibilitet för att möta förändringar i förutsättningar och krav bör eftersträvas.
- * Störningar från omgivningarna styr till viss del markanvändningen i området. Vissa delar lämpar sig för bostäder medan andra bör inrymma verksamheter. Vissa verksamheter samt service av olika slag bör dock integreras med boendet för att kännas nära och ge tillskott i boendemiljön.
- * Inom kasernområdet finns idag en hel del verksamheter. Mycket pekar på att just den här delen av planområdet är intressant för vidare utbyggnad av bl a utbildning samt friskvård. Detta gör att en levande stadsdel, även dagtid, uppstår.
- * Bostadsbebyggelsen bör skalmässigt inordnas i landskapet och ansluta till den befintliga bebyggelsen.
- * För bostadsutbyggnaden bör man söka ett bebyggelsesätt som kan erbjuda många människor bostäder samtidigt som skala och volymer hålls på en nivå som känns "lagom".
- * Större ytor för traditionell småhusbebyggelse med alltför låg exploatering bör undvikas. Varierande upplåtelseformer liksom väl fungerande boendeservice och förvaltning bör kunna erbjudas.

Målsättning i arbete med översikts- och detaljplaner

Bebyggelse

Bostadsbebyggelsen ska kännas "nära" med variation i byggnadsvolymer och med rik representation av grönytor och parker. Med blandning av alla slags boendeformer och bostadsstorlekar uppnår man variationer i åldrar inom ett område.

I planeringen ska ekologisk hänsyn, på ett tidigt stadium, tas. Detta genom att:

- förbereda för källsortering av sopor, (genom kompostering kan viss del av avfallet återföras till matjorden),
- planera för odling på kolonilotter,
- utreda klimatförhållanden så att bebyggelseplaneringen kan ske på ett ur ekologisk hänsyn riktigt sätt,
- undersöka möjligheter till lokalt omhändertagande av dagvatten. Kan anläggande våtmark eller dagvattenmagasin vara aktuellt?,
- i samband med detaljplanarbetet studera de geotekniska förutsättningarna närmare. En översiktlig geoteknisk undersökning är utförd.
- planera för energieffektivitet genom att bygga välisolerade fasader, ta tillvara eventuell överskottsvärme, tänka "ekologiskt" i planering av system och flöden.

Kollektivtrafik och samhällsservice

A7-området ska ingå som en del i servicenätet, där stor vikt vid goda förbindelser till service och arbetsplatser ska läggas. Området ger genom sitt centrala läge närhet till befintlig service av olika slag.

En betydelsefull kvalitet är om man som fotgängare eller cyklist kan röra sig från hemmet till viktiga målpunkter inom eller utanför bostadsområdet eller till stadscentrum utan att behöva komma i konflikt med trafiken eller andra störningsmoment.

Grönytor och konstnärlig utsmyckning

I bostadens omedelbara närhet finns balkong eller uteplats samt närlekplats. Inom kvarteret/stadsdelen planeras för park och kolonilotter. Mellan bostadsgrupperna förbinds grönytor med grönstråk, utanför bostadsområdet tar naturen vid.

Ett grönt stråk binder idag samman kasernområdet med grönområdet vid ringmuren. Tankar på dessa grönstråk fanns inskrivet i 1934 års plan.

Allén och parken inom kasernområdet förlänger stråket upp mot Allégatan. Detta grönstråk bör bibehållas och om möjligt förstärkas i kommande planarbete.

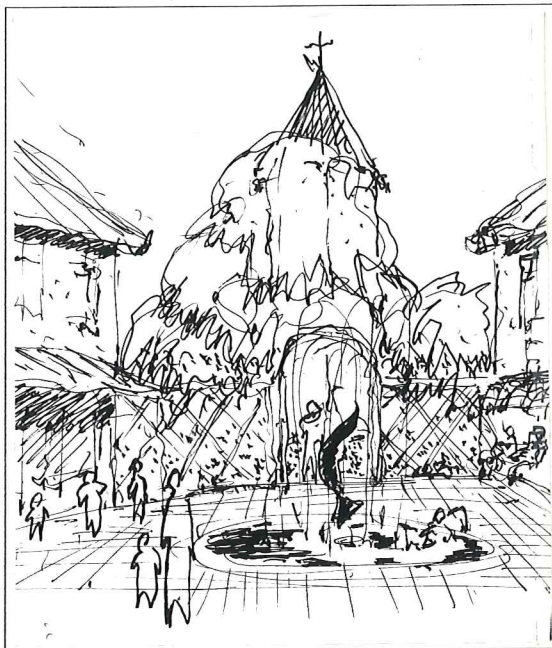
Konstnärlig utsmyckning ska tidigt involveras i planeringen för att kunna uppfylla sina syften att:

- "förhöja" det gemensamma rummet,
- genom sitt uttryck förklara och förtydliga tillvaron,
- tillföra stadsdelen, kvarteret, gården och huset en identitet.

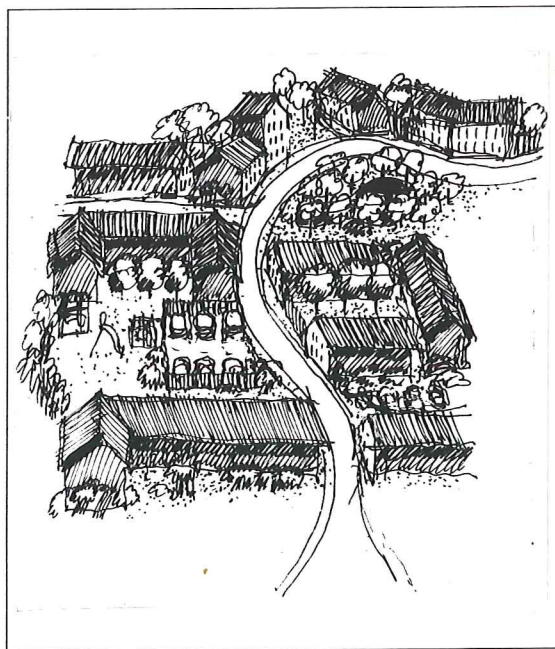
Stadsdelen som helhet och omsorg i detaljer

Planeringen av A7-området ska präglas av ett helhetsgrepp som håller samman delarna, samtidigt som stor omsorg ska läggas på varje detalj.

- * Det är viktigt att man får ett positivt intryck när man närmar sig området.
- * A7-området ska planeras för etapputbyggnad. Översiktsplanen ska styra utbyggnaden samtidigt som utrymme för de förändrade förutsättningar som kan komma att uppstå underhand ska ges.
- * Inom området ska "det stora formatet" undvikas. Småskalighet ska råda i byggnader och parkeringsplatser. Verksamheter av omfattande slag ska inte slå sönder boendemiljöerna.
- * Man bör eftersträva att skapa miljöer där varje kvarter, varje gård och varje hus får en egen identitet.
- * I stadsdelen ska bostadsbebyggelsen blandas med "platser" som skiljer sig från bostadsbebyggelsen, ett slags "finrum" i stadsmiljön. Från vardagslivet fylldes i det gamla bysamhället behovet av "lyft" ofta av kyrkan och miljön däromkring.
- * Det gemensamma "finrummet" bör gestaltas med omsorg, där gemensamhetslokaler, servicelokaler, mindre kommersiella lokaler m m kan tillföra platsen ett innehåll.



I stadsdelen ska bostadsbebyggelse blandas med "platser" som skiljer sig från bostadsbebyggelsen, ett slags "finrum" i stadsmiljö.

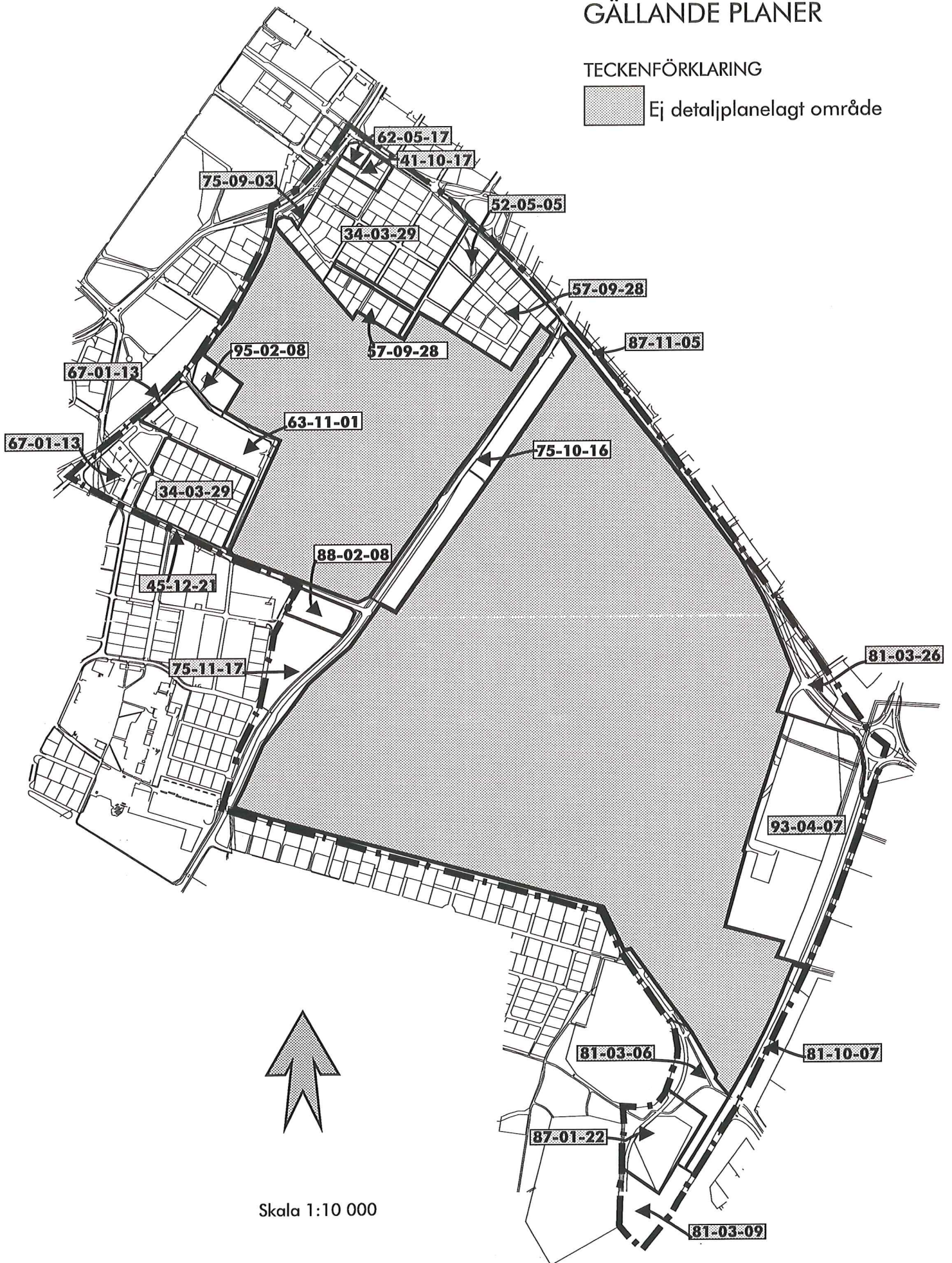


Inom området ska "det stora formatet" undvikas. Småskalighet ska råda i byggnader och parkeringsplatser.

GÄLLANDE PLANER

TECKENFÖRKLARING

 Ej detaljplanelagt område



Skala 1:10 000

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

F d Sjukhuset (Statshälsan)

Previa, f d Statshälsan har samordnats med Kommunhälsan och sommaren 1993 flyttat till lokaler på Mercuriusgatan. Planerna på friskvårdscentrum på A7-området måste bli därför bedömas vara inaktuella. Byggnadsnämnden har därefter i beslut den 2 februari 1994, § 45 lämnat positivt förhandsbesked för ombyggnad av f d sjukhuset till Montessoriförskola och eventuellt privat låg- och mellanstadieskola. Fastigheten har dock i mars 1995 sålts till Gotlands kommun.

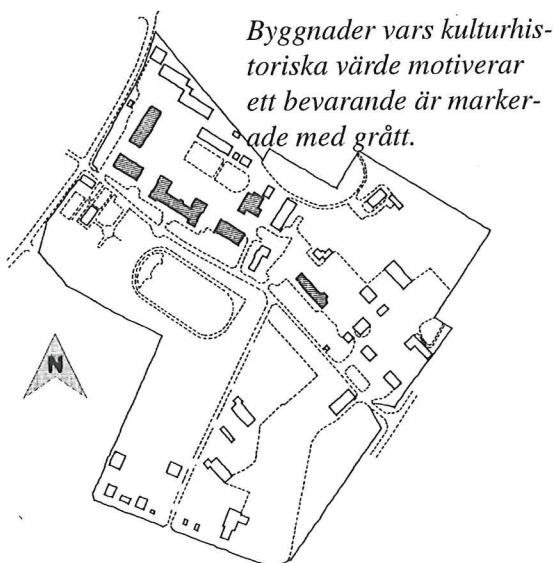
Byggnad 55 (f d Lv2-kasern)

Bygglov har meddelats den 3 februari 1992 för ombyggnad av kasernen för delar av Komvux och dess uppdragsutbildning. Byggnaden används dessutom sommartid som vandrarhem.

Kulturmiljö

En arkeologisk utredning i enlighet med 11 § kulturminneslagen har utförts efter beslut av Länsstyrelsen den 7 september 1992. Efter två genomförda etapper kan konstateras att tre mindre områden på grund av förhöjd fosfathalt kan behöva studeras genom upptagande av provschakt, ett arbete motsvarande cirka fyra dagar i fält. Då dessa områden berörs av föreslagna bebyggelseområden kommer utredningen att kompletteras med detta arbete och utgrävning kan komma att erfordras inför bebyggandet.

För f d kasernområdet har utförts en inventering av byggnadernas och miljöns kulturhistoriska värde. Delar av bebyggelsen och grönmiljön anses i denna kulturhistoriskt värdefull och ska bevaras som en tillgång för framtida nya verksamheter. Se karta nedan.












Flygbuller

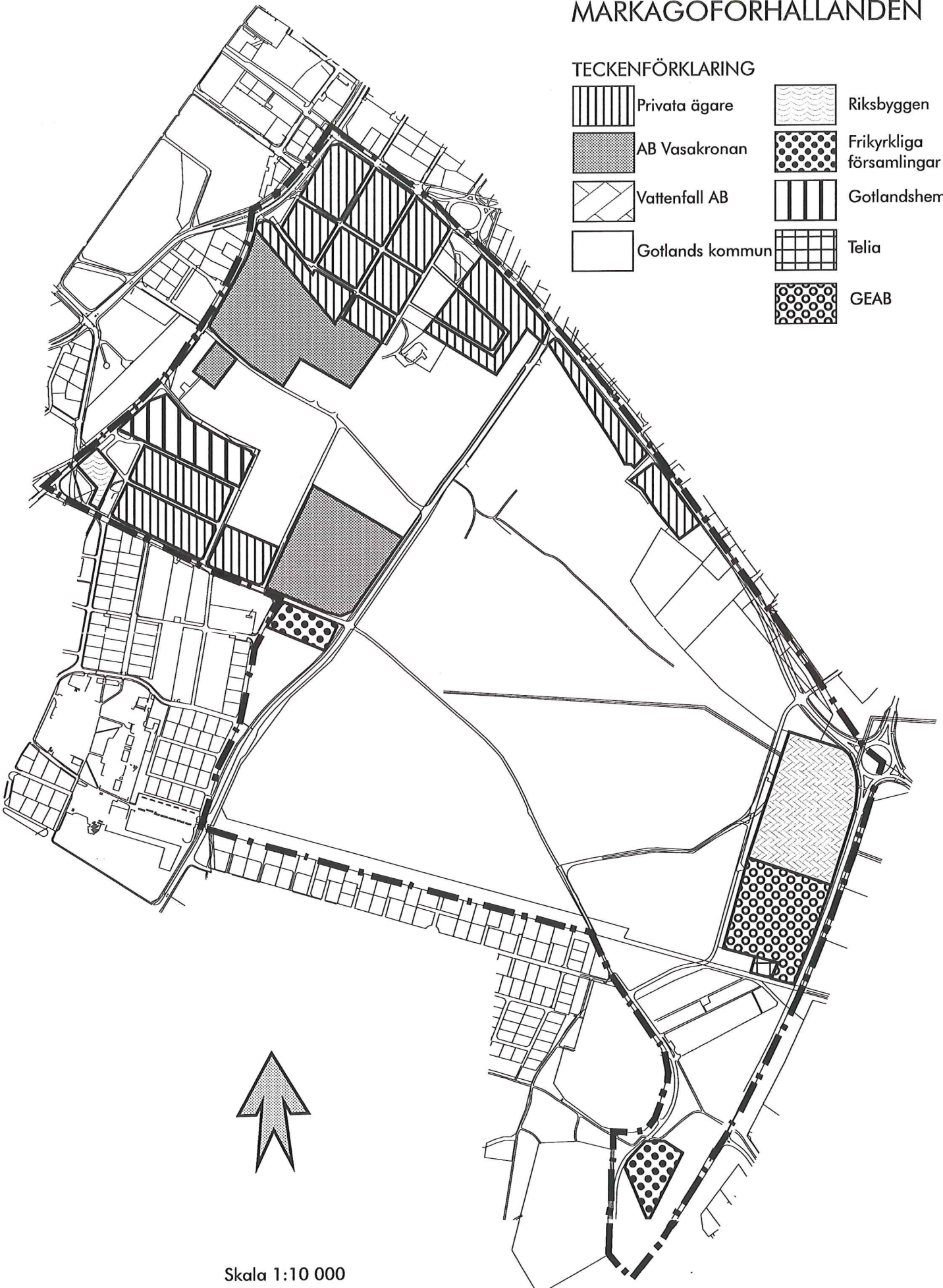
Kommunen har i den fördjupade översiktsplanen för Visby flygplats (antagen 1991-12-19) låtit utföra en flygbullernivåberäkning för beräknad trafik 1995 med hänsyn tagen till markdämpning enligt internationell praxis. Enligt denna ligger planen för A7-området utanför FBN55dB(A)-nivån. Länsstyrelsen hade i sitt yttrande 1991-08-01 i princip inget att erinra mot att principen med markdämpning tillämpades för Visby flygplats. Konsekvenserna av verksamheten vid Visby flygplats blir vad avser buller är för närvarande föremål för prövning enligt miljöskyddslagen. Kommunen har i sitt yttrande till koncessionsnämnden för miljöskydd blivit anfört att aktuella bostadsutbyggnader omöjliggörs om Luftfartsverket ges tillstånd med hänvisning till de ingångsvärden som anges i ansökan. De förutsättningar som anges i Luftfartsverkets koncessionsansökan är således enligt kommunens uppfattning delvis irrelevanta och inaktuella. Det gäller bl a de framtida (och dimensionerande) flygplanstyperna. Så har t ex SAS i dagarna beslutat beställa ersättare till de MD80 och Fokker F28 som ansökan gäller. Ersättarna blir av typen Boeing 737. Mer än hälften av passagerartrafiken bedrivs dessutom redan idag med flygplan av typen BAe 140-200. Motorerna på båda dessa flygplanstyper följer internationell 3 kapitel-norm, vilket innebär att den ökning i FBN-nivå som kan orsakas av JAS sannolikt kompenseras i motsvarande mån.

Länsstyrelsen anför i ett yttrande den 14 mars 1995 till Boverket att konsekvenserna för bebyggelseplaneringen av skärpta krav beträffande flygbuller störningar skulle medföra att utbyggnadsmöjligheterna för staden skulle i praktiken bli helt utsläckta och att detta i grunden inte är rimligt. Enligt kommunens mening är de teoretiska ökningarna av bullernivåernas utbredning på JAS-introduktionen som angetts i Luftfartsverkets koncessionsansökan med hänsyn tagen till samtliga omständigheter marginella eller är ingen ökning. En teoretisk gränslinje vars underlag är så omtvistat bör inte få påverka en angelägen samhällsbyggnad. Att avvakta de av Länsstyrelsen begärda klarläggandena beträffande JAS-bullet innebär analogt i enlighet med vad Länsstyrelsen angett om skärpta krav orimliga konsekvenser för Visbys utveckling. I samband med koncessions-prövningen har kommunen till både koncessionsnämnden och Länsstyrelsen överlämnat en kartsammanställning som utvisar de begränsade möjligheter till utbyggnad som föreligger på dels militärverksamhet, dels flygbullerstörningar. Mot denna bakgrund framstår bebyggande i enlighet med föreliggande plan som ett högt prioriterat samhällsintresse.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

TECKENFÖRKLARING

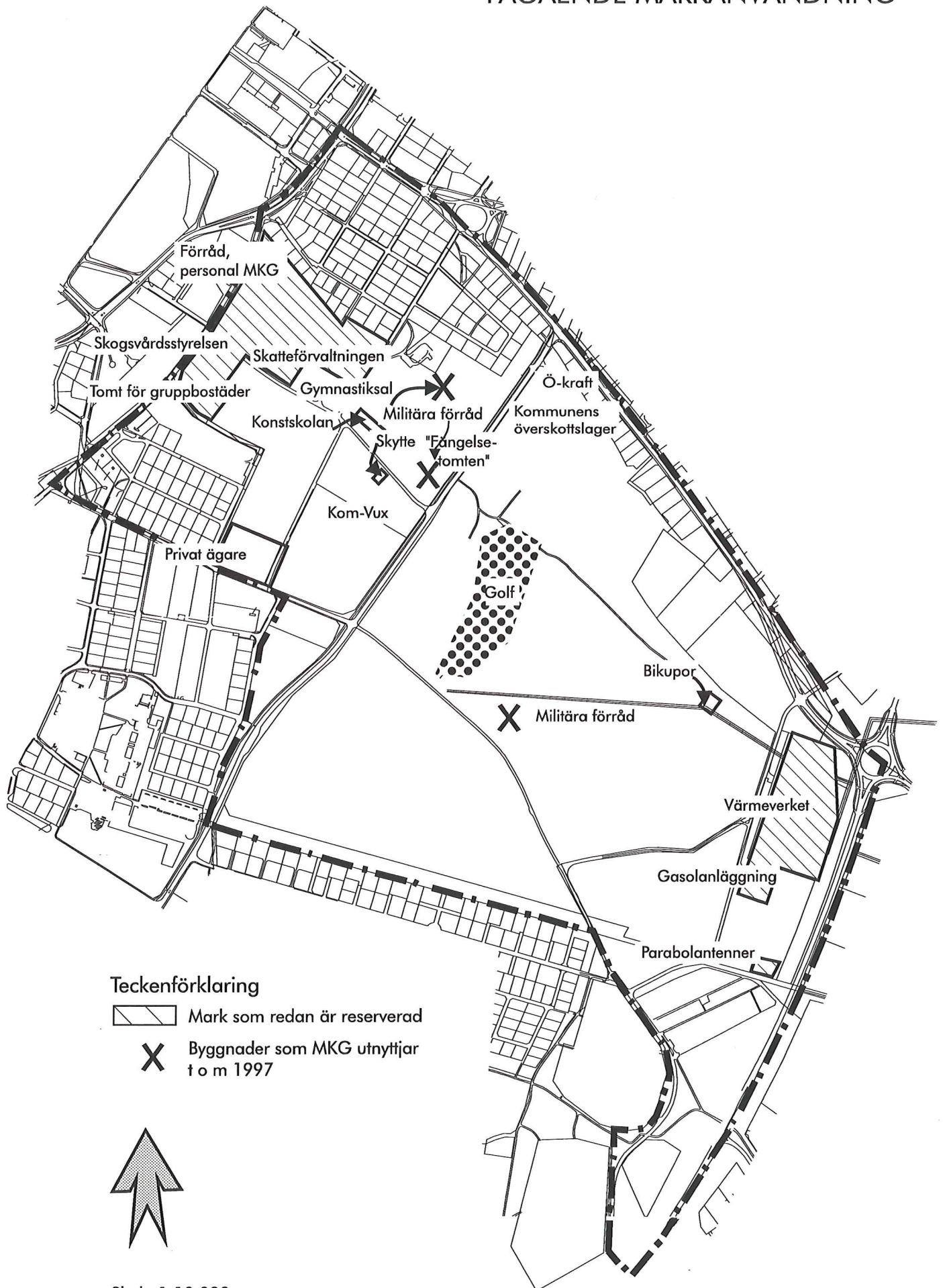
	Privata ägare		Riksbyggen
	AB Vasakronan		Frikyrkliga församlingar
	Vattenfall AB		Gotlandshem
	Gotlands kommun		Telia
			GEAB



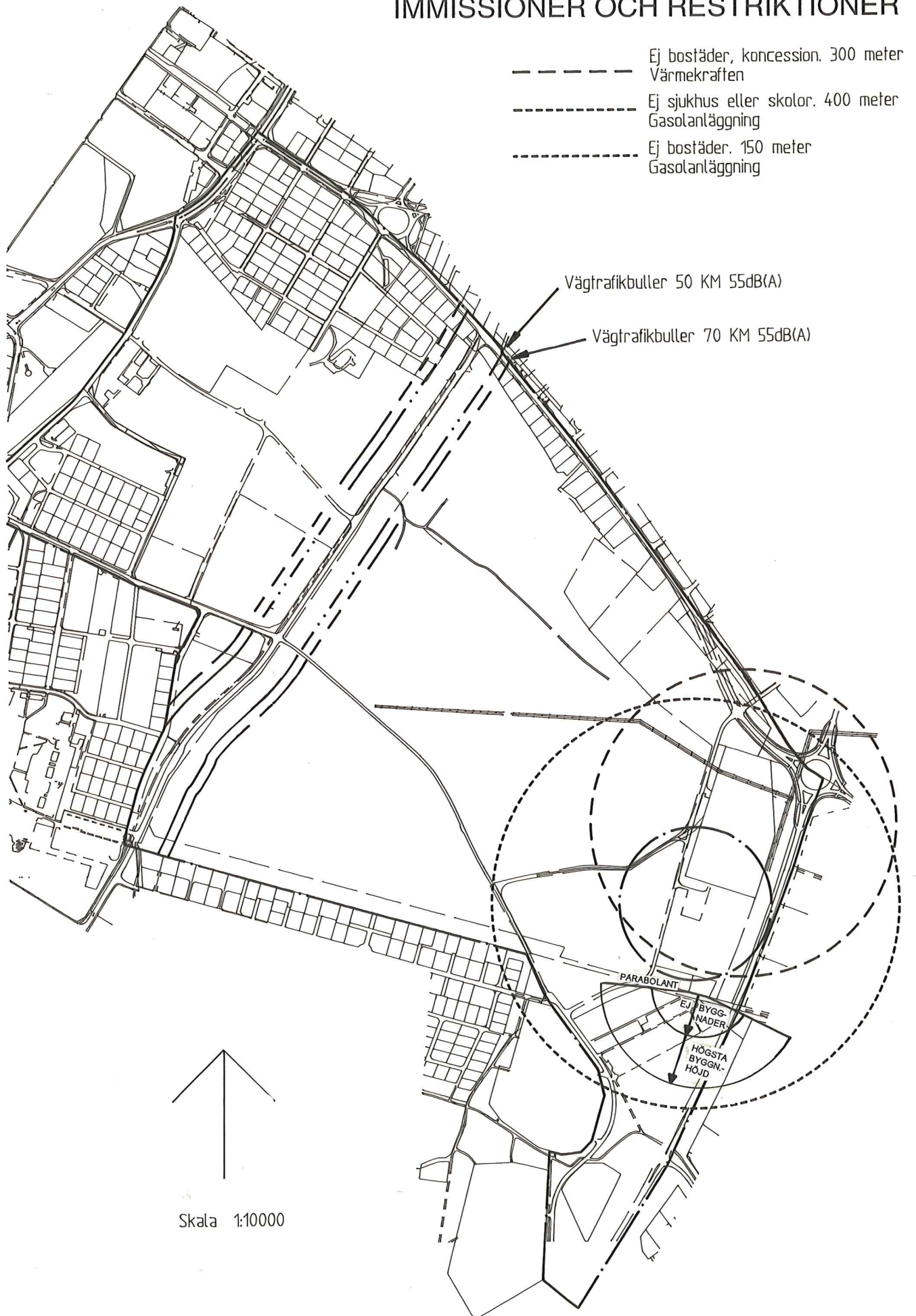
Skala 1:10 000

Fördjupad översiktsplan A7-området i Visby - planbeskrivning
UTSTÄLLNING 1995-04-26

PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING



IMMISSIONER OCH RESTRIKTIONER



SEKTORSANSPRÅK

Lokaler för teknisk utbildning (f d UCG)

Sedan planprogrammet upprättades har beslut tagits om lokalisering av Högskolan, ALMI och Cobalt Trade Relations AB till f d Maltfabriken på Hamnområdet varför detta anspråk blivit inaktuellt.

Vårdcentral

Vårdförvaltning Visby Söder har bedömt att lokaler för vårdcentral inte längre är behövliga.

Landsarkivets och kommunarkivets lokallbehov

Arbetsgruppen för arkivlokaler för stat och kommun på Gotland har till Kommunstyrelsen framställt önskemål om utökade lokaler varvid möjligheten till ombyggnad av någon byggnad på A7-området diskuterats.

Tennishall

Representanter för Visby Tennisklubb har framställt önskemål om mark för byggande av en tennishall.

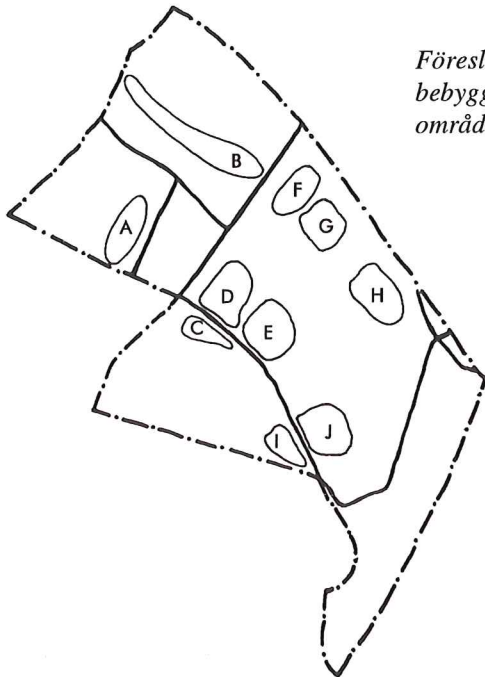
Kriminalvårdens hus

Då en anläggning för Kriminalvården på Gotland ånyo aktualiserats till ett centralt läge i Visby föreslås området mellan Allégatan, Havderväg och Artillerigatan för ett sk "Kriminalvårdens hus" enligt en särskilt utarbetad Gotlandsmodell. Denna innebär bl a samlokalisering mellan aktuella verksamheter enligt ett helt nytt koncept. Anläggningen ska också göras tilltalande och passa väl in i stadsmiljön. Möjligheter ges nu att nyttja befintliga byggnader. Enligt Kriminalvården ska man särskilt beakta att verksamheten integreras med samhället i övrigt. En särskild förstudie med denna inriktning kommer att biläggas planen.

PLANFÖRSLAGET

Allmänt

Planen skall vara ett stöd för ställningstagande till framtida exploateringsönskemål. Det utbyggnadsbehov som de anvisade bebyggelseområdena motsvarar kan med dagens efterfrågan inte uppskattas tidsmässigt då den nuvarande balansen i hyres- och bostadsrättsmarknaden snabbt kan vändas i underskott. Förslaget bygger därför på att möjlighet skall ges till etappvis utbyggnad. Förslaget ger totalt cirka 1300 lägenheter.



Föreslagna
bebyggelse-
områden

Planeringsprinciper

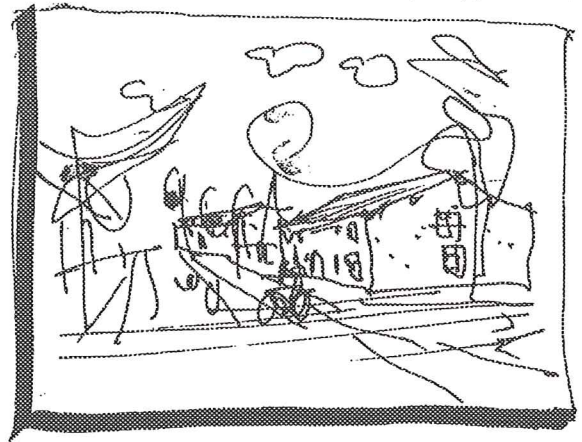
Planeringsprincipernas syfte är att ange viktiga målsättningar och hur dessa skall åstadkommas. Då utbyggnaden kommer att ske under en längre tidsperiod är dessa en garanti för en god samordning och ett bra slutresultat. Planeringsprinciperna skall användas vid utarbetandet av detaljplaner för området, liksom vid projekteringen för de olika etapperna.

I planering och genomförande ska ekologisk hänsyn tas. Detta genom att:

- Förebereda för källsortering av sopor.
- Skapa lämpligt utrymme för kompostering.
- Ge möjlighet till odling på kolonilotter.
- Omhänderta dagvatten lokalt och anlägga och utnyttja dagvattenmagasin och våtmark för rening
- Bygga välisolerade fasader, ta tillvara eventuell överskottsvärme, tänka ekologiskt i planering av system och flöden.

Utformning

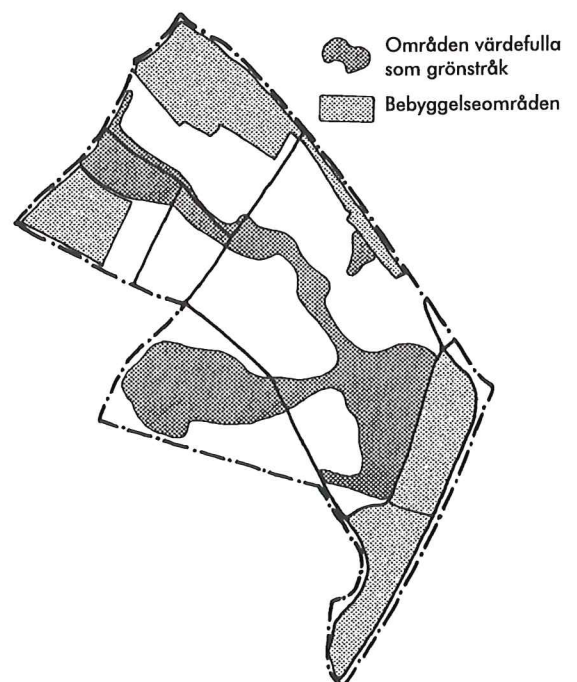
Det klassiska begreppet "trädgårdsstad" står som förebild, vidare skall bebyggelsen ansluta till den närliggande bebyggelsen, som företrädesvis innehåller mycket av trädgårdsstadens principer.



Skiss Bengt Svanholm Arkitekt för Riksbyggen

Grönområden

Bebyggelsegrupperna skall förbindas med varandra genom grönstråk där vegetationen tas tillvara som en värdefull tillgång och förstärks. Genom större sammanhängande grönområden skapas ett starkt ekostråk i vilka ekologisk dagvattenhantering kan ske. De skall utformas på ett naturnära och ekologiskt riktigt sätt och utgöra en resurs för de boende i fråga om möjligheter till rekreation och naturupplevelse i stadsbygden. Hit bör en diskuterad stark stadsbondgård förläggas. Krookskadungen ingår givetvis som en väsentlig del i detta ekostråk.



Ett grönstråk binder idag samman kasernområdet med grönområdet vid ringmuren. "Regementsparken" och allén utmed Artillerigatan förlänger stråket upp mot Allégatan och skall bibehållas som en stadsbildsmässigt resurs, och om möjligt förstärkas i kommande detaljplanearbete. Detta gäller även vegetationen i anslutning till området vid skatteförvaltningen. Fotbollsplanen ingår som en naturlig del i det ovan nämnda stråket och bör därför kunna ligga kvar.

Riktlinjerna för bebyggelsemiljön: (riktlinjerna anger ambitionsnivå)

- Måttlig täthet: $e=0,20 - 0,50$
- Blandning av en-, två- och flerfamiljshus
- Trädgårdar till alla hus. Slutna gårdar/tomter i kontrast till det öppna landskapet utanför.
- Max 3 våningar, undantagsvis 4 våningar. Gärna parvis ihopbyggda hus. Gärna accenter i form av högre byggnadsdelar för att förtydliga stråk, rumsbildningar etc.
- Kvarter och gårdar ska ges en egen identitet.
- Småskalighet ska råda i byggnader och parkeringsplatser.
- Långa gatuperspektiv ska undvikas.
- Husen vid gatan - trädgården på insidan. Häckar eller staket mellan tomterna.
- Traditionellt klassiskt gatunät. Små platser och torg som bildar finrum. De olika trafikslagen integreras. Konfliktriskerna ska minimeras genom "woonerf"-detaljer, dvs gatorna utformas så att de inte lockar till höga hastigheter. T ex ska gatorna göras smala; i vissa fall 5,5 - 6 meter och träd ska planteras. Se redovisning av typsektioner.
- Parkering kan tillåtas som kantstensparkering i fickor och i vissa bredare gatuavsnitt.
- Varierad markbehandling (ej enbart asfalt).

Trafikföring

En bärande princip i förslaget är att bebyggelseområdena skall matas genom "silning" via befintligt gatunät så att mer långväga genomfartstrafik undviks. Ett hierarkiskt system av olika slags gator har upprättats. Nya bebyggelseområden matas utifrån befintligt gatunät. F d vaktlokalen vid Östra Hansegatan/ Artillerigatan bör av trafiksäkerhetsskäl rivas.

Teknisk försörjning

Spillvatten

Då infrastrukturen är utbyggd och dimensionerad för att ta emot spillvatten bör alternativ teknik för omhändertagande av spillvatten lokalt endast utnyttjas i begränsad omfattning och då i form av pilotprojekt i kontrollerade former.

Dagvatten

Lokalt omhändertagande av dagvatten ska anordnas i området öster om Allégatan, i enlighet med de förutsättningar som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Således ska den utföras i form av s k ekologisk dagvattenhantering, exempelvis med avledning av vatten i öppna vattendrag, fördröjningsmagasin och våtmark med inslag av anpassad växtlighet.

Fjärrvärme

Även om ett s k ekologiskt byggande ofta innebär att man tar tillvara solenergi med solfångare och dylikt är det närbelägna fjärrvärmeverket en resurs i sammanhanget eftersom systemet i princip redan är framdraget och har kapacitet att täcka hela den planerade bebyggelsen. Fjärrvärmeverket har en stor flexibilitet i bränsleval och är till stor del uppbyggd med förnyelsebara bränslen, exempelvis rötgas från avloppsreningsverket och deponigas, liksom fastbränslecentral för flis, varför denna lösning föreslås. En komplettering av fjärrvärmeverket med solfångare kan vara lämplig, men bör utredas inom GEAB:s ansvarsområde.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats parallellt med planarbetet, vilket har medfört att många av de synpunkter som framkommit kunnat inarbetas i planförslaget. Miljökonsekvensbeskrivningen biläggs detta förslag.

F D KASERNOMRÅDET (VÄSTER OM ALLÉGATAN)

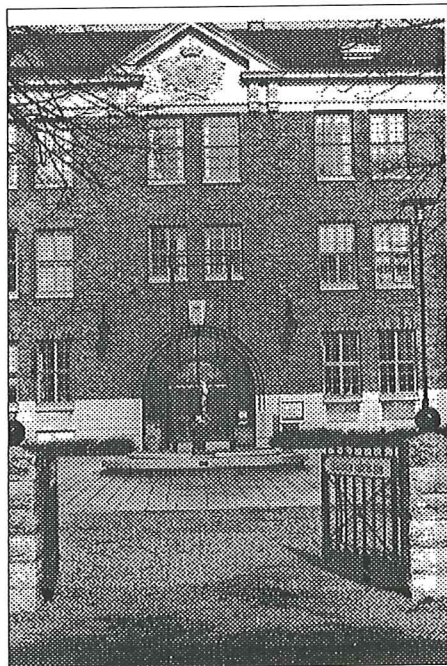
Bostäder

I anslutning till befintliga bostadsområden och till f d kasernbyggnaden, nuvarande Länsskatteförvaltningen, och Kronofogdemyndigheten, liksom i anslutning till f d sjukhuset/statshälsan planeras garage och förrådsbyggnader att ersättas med stadsmässiga, omsorgsfullt utformade flerbostadshus, som kan ta upp den axiella byggstrukturen och bebyggelsekaraktären i detta delområde. Trafikmatning sker från norr, Havdervägen, respektive från söder, Artillerigatan. Bebyggelsen föreslås utförd med förhöjd takhöjd (2,70 meter) i bottenvåningarna för att möjliggöra integration med handel, kontor, dagis och liknande. Exploateringen kan uppgå till cirka 125 lägenheter, och området kan fördelas till ett mindre antal byggherrar och upplåtas för olika boendeformer. För närvarande ägs huvuddelen av området av Vasakronan AB.

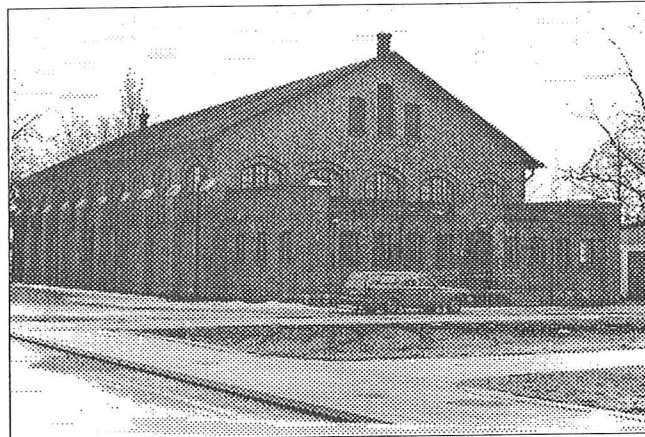
Verksamheter

I områdets södra del i, hörnet mellan Lokegatan och Lännavägen föreslås bostäder med samma karaktär som intilliggande områden (exempelvis kvarteret Var-gen). Cirka 105 lägenheter kan inrymmas. Området ägs till större delen av en privatperson.

Denna del av planområdet föreslås inrymma dels de befintliga förvaltningsverksamheterna, dels publika verksamheter inom rekreations-, kultur- och fritidssektorerna och dels med bostäderna integrerade i verksamheter enligt ovan. Härutöver föreslås ett område för kriminalvård enligt Gotlandsmodellen.



Ingång till länsskatteförvaltningen



Det f d ridhuset.

F D ÖVNINGSFÄLTET

Bostäder

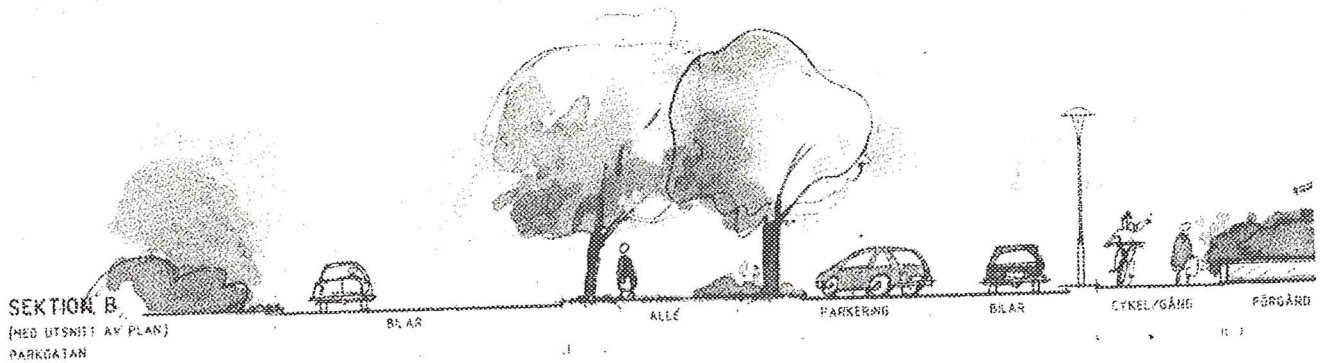
Huvuddelen av området föreslås reserveras för bostadsbebyggelse lokaliserad och utformad enligt de principer som angetts ovan enligt programmen för miljö, utformning och grönområden. Exploateringen bör kunna ökas i områdets västra/centrala del. Antalet lägenheter kan totalt uppgå till cirka 1030, varav 500 i område C, D och E. Den förutsatta etappvisa utbyggnaden medger att exploateringen uppdelas mellan olika byggherrar. Området ägs i sin helhet av kommunen. För att möjliggöra integration med verksamheter föreslås förhöjd takhöjd (2,7 meter) i bottenvåningen.

Verksamheter

I den bullerstörda zonen utmed Allégatan föreslås handelsändamål med möjlighet att även inrymma kontorsverksamhet.

Utmed Västra Törnekvior föreslås förläggas icke störande verksamheter av typ hantverk och kontor. Delen mot Follingboväg reserveras för bensinstation/bilvårdsanläggning.

Skollokaler föreslås förläggas i bostadskvarteren i områdets centrala del och barnomsorgslokaler bör integreras i bostadskvarteren, liksom gruppboendestäder för olika kategorier. Samordning mellan lokalutnyttjarna bör eftersträvas.



Skiss Visby Arkitektgrupp för Gotlands Byggmästarförening

PUNKTHUS



Skiss HSB



Skiss HSB

Del 2

Samrådsredogörelse

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

fördjupad översiktsplan för A7-området i Visby

Byggnadsnämndens beslutade 1994-04-27 att stadsarkitektkontoret skulle samråda med ett planförslag daterat 1994-04-27.

Förslaget har under tiden 1994-05-19 - 1994-08-15 varit utsänt och utställt för samråd. Samrådsmöte hölls den 31 maj 1994.

ÄNDRINGAR AV FÖRSLAGET EFTER SAMRÅDET

- Trafikmatningen av vissa bostadskvarter enligt inkomna synpunkter
- Omarkerade ytors användningssätt har angivits utan ändring av innehållet i sak.
- Dessutom har en del redaktionella ändringar och kompletteringar av planbeskrivningen gjorts.
- En konsekvensbeskrivning av trafikförhållanden har bilagts förslaget.

Nedan ges en sammanfattande redovisning med bemötande av inkomna synpunkter. Skrivelserna förvaras i ärendepärmen på stadsarkitektkontoret och betecknas S1--S18

Instans/ Ank datum	Synpunkter/Åtgärder
Telia (S1) 1994-05-26	Ingen erinran.
Vägverket, Got- landskontoret (S2) 1994-06-02	Ingen erinran.
Polismyndigheten, trafikavdel- ningen(S3) 1994-06-15	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stora Törneqvior: Den befintliga vägstandarden diskuteras. I ett alternativ anges att genomfartstrafik kan accepteras om vägstandarden avsevärt förbättras, varvid signalreglering mot Allégatan förutsätts, i ett annat att planens förslag godtas med elektrokonsolidering av busspassage. 2. Artillerigatan (delen Ö Hansegatan-Solbergaleden): Anslutning avstyrks. 3. Område A: Utfart bör ske via Lokegatan, ej Haqvin Spegelgatan. 4. Områdena G och F: Utfart endast mot Follingboväg. Områdena I och J: Utfart via Trädgårdsgatan eller Värmekraften 5. Områdena C, D och E: Till- och frånfart till Allégatan. 6. I övrigt ingen erinran.

Stadsarkitektkontoret:

1. *Styrningen av busspassage får utredas av Gatukontoret inför genomförandet. Anslutningarna till Allégatan kan t ex utföras som s k minirondeller.*

2-6 Stadsarkitektkontoret: Kommunfullmäktige beslutade 1994-10-10 att ge tekniska nämnden i uppdrag att göra en översyn av översiktsplanen för gång- och cykelleder i Visby och då även beakta behoven för A7-området. Utfarterna mot Follingboväg har setts över i enlighet med polisens och gatukontorets önskemål. Planarbetet har bedrivits i nära samarbete med berörda kommunala förvaltningar utan att lokalbehov kunnat preciseras. Inom verksamhetsområdena i anslutning till Allégatan torde dock eventuella framtida lokalbehov kunna tillgodoses inom ramen för översiktsplanen. En fördjupad översiktsplan har karaktären av översiktlig markanvändningsplan och bör därför inte i detalj låsa markanvändningen utan snarare ange möjligheter till framtida utveckling. Av detta skäl har lokalanvändningen på f d kasernområdet inte preciserats i detta skede. Detaljplaneringen bör ske mot bakgrund av aktuella projekt. En trafikkonsekvensbeskrivning bifogas

- Kultur- och fritidsnämnden (S4)
1994-06-26
- Nämnden hänvisar till ett bilagt yttrande av ledamoten Waldemar Falck. I detta anges att de planerade bostadsområdena har fått för stor omfattning på grönområdenas bekostnad, att bebyggelsen på f d kasernområdet har ett stort kulturhistoriskt värde och skall bevaras samt att ytterligare marktytor bör reserveras för idrotts- och fritidsverksamhet.
- Stadsarkitektkontoret: Exploateringen omfattning byggger på det program för den fortsatta planeringen som antagits av kommunfullmäktige 1991-10-14. I förslaget påpekas de kulturhistoriska värdena i f d kasernområdets bebyggelsemiljö, vilket skall ligga till grund för kommunala ställningstaganden till ev förändring. Förslaget innehåller vidare avsevärda arealer för rekreation som skall tillgodose de behov som framställts från bl a Gotlands Idrottsförbund. Ett förtydligande av att den befintliga fotbollsplanen kan kvarligga har förts in.*
- Gotlands Militärkommando (S5)
1994-07-05
- Ingen erinran
- Gatukontoret (S6)
1994-07-19
- Se S15
- Länsstyrelsen (S7)
1994-07-25
- Meddelar att yttrandet är försenat till vecka 35, se S16
- Hyresgästföreningen på Gotland (S8)
1994-08-04
- Ingen erinran
- Räddningstjänsten (S9)
1994-08-09
- Ingen erinran
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden (S10)
1994-08-10
- Nämnden anser att det är positivt att planeringen för A7-området utgår ifrån att ekologisk hänsyn skall tas ur flera perspektiv. Det fortsatta arbetet bör bedrivas i samråd med berörda. Flygbullret ser nämnden inte som en stor konflikt för planen med hänsyn till att flygplatsen f n prövas enligt miljöskyddslagen och att flygvägar då kommer att föreskrivas så att bullret minimeras.
- Enligt en militär inventering daterad 1994-03-16 kan miljöfarliga lämningar från den militära verksamheten finnas från nedlagda distributionsanläggningar och ammunitionerester i sandfången vid skjutbanorna. Denna fråga måste beaktas i detaljplanefasen av planeringen.
- Stadsarkitektkontoret: Eventuella restriktioner på grund av miljöfarliga lämningar från den militära tiden ska studeras och analyseras närmare. Att detta avses ske i detaljplanefasen har förts in i planen.*
- Naturskyddsföreningen på Gotland (S11)
1994-08-15
- Föreningen har i princip inget att erinra men vill understryka vikten av att en damm i sydöstra delen av f d kasernområdet bibehålls. Separerande toalettsystem är enligt föreningen den riktiga lösningen.
- Stadsarkitektkontoret: Möjligheterna att bibehålla dammen är goda, även om området väster om Allégatan inte i första hand avsetts för lokalt omhändertagande av dagvatten. Givetvis beror detta på den markanvändning som slutligt prövas vid detaljplaneringen av detta delområde inom ramen för den fördjupade översiktsplanen..*
- Gotlands Idrottsförbund (S12)
1994-08-15
- Vissa bef byggnader; bl a f d ridhuset bör användas för idrott. Gamla kanslihuset bör användas till kanslilokaler för förbundet. På området öster om Allégatan bör i anslutning till blivande bostadsbebyggelse anordnas mindre planer för fotboll, varpa, volleyboll etc samt en mindre idrottshall för inomhusaktiviteter. Passage till Rävången för gående och cyklande vid Skrubbsrondellen bör underlättas genom tunnel.

Stadsarkitektkontoret: De föreslagna användningarna ligger inom planens ram, varför framställning bör göras till resp markägare så att erforderliga detaljplaner kan initieras. Lek och idrottsytor inom bostadskvarteren tillgodoses inom detaljplaneringens ram. Behov av en planskild korsning för gång- och cykeltrafikanter mot Rävågen vid Skrubbsrondellen är riktigt och har skrivits in i planen.

Barn- och utbildningsförvaltningen (Visby Norra och Visby Södra Skoldistrikt, S13 och S14)
1994-08-26

Integration av skola och barnomsorg bör eftersträvas. Lokaliseringen av ett tredje högstadium hit eller till annat område bör inte låsas. Alternativt kan mindre årskurs 0-9-skolor lokaliseras till A7-området. I övrigt ingen erinran

Stadsarkitektkontoret:

Planen medger i princip integration. Texten kompletteras dock med detta för att ligga till grund för kommande detaljplaner.

Tekniska nämnden (inkl Gatukontoret och Fastighetskontoret, S15)
1994-08-30

Planen tillstyrks med överlämnande av Gatukontorets och Fastighetskontorets skrivelser. **Gatukontoret:** Konsekvenserna av att Stora Törnekviar stängs för genomfartstrafik bör studeras liksom av den använda silningsprincipen. Föreslagna nya utfarter mot Follingboväg bör sammanföras till en och med placering vid de obebyggda tomterna mot öster. **Fastighetskontoret:** Trafikförsörjningsplanen för Visby bör ses över parallellt med planarbetet. Då bör även cykelledsplanen ingå. Ett område för centrumetablering bör anges, varvid ytor för offentliga lokaler bör reserveras. Framtida användning av lokalerna på f d kasernområdet bör preciseras. Se f ö Gatukontoret.

Stadsarkitektkontoret: Gatukontoret har överlämnat en konsekvensbeskrivning avseende trafikmängd, daterad 1995-06-08. Kommunfullmäktige beslutade 1994-10-10 att ge tekniska nämnden i uppdrag att göra en översyn av översiktsplanen för gång- och cykelleder i Visby och då även beakta behoven för A7-området. Utfarterna mot Follingboväg har setts över i enlighet med polisens och gatukontorets önskemål. Planarbetet har bedrivits i nära samarbete med berörda kommunala förvaltningar utan att lokalbehov kunnat preciseras. Inom verksamhetsområdena i anslutning till Allégatan torde dock eventuella framtida lokalbehov kunna tillgodoses inom ramen för översiktsplanen. En fördjupad översiktsplan har karaktären av översiktlig markanvändningsplan och bör därför inte i detalj läsa markanvändningen utan snarare ange möjligheter till framtida utveckling. Av detta skäl har lokalanvändningen på f d kasernområdet inte preciserats i detta skede. Detaljplaneringen bör ske mot bakgrund av aktuella projekt

Länsstyrelsen (S16)
1994-09-23

Flygbuller

Avstyrker ytterligare bostadsbebyggelse i området utan att frågan om flygbuller från JAS blivit klarlagd. Av det underlag som presenteras i koncessionsansökan följer att störningen från flygbuller vid en stor del av planerade bostäder inom A7-området blir högre än vad som för närvarande kan anses acceptabelt.

Eftersom markdämpning inte ingår i beräkningsmodellerna för bullret kommer detta i verkligheten att bli lägre än vad som framgår av Luftfartsverkets ansökan. Länsstyrelsen anser i princip att markdämpning ska användas vid beräkning av förväntat buller, men har inte tillgång till något material som tillräckligt säkert visar om markdämpningen i detta fall gör att bullret minskar så mycket att FBN blir under 55 dBA och maximibullret under 70 dBA. Detta skulle behövas för att planerade bostäder skulle få acceptabel miljö med avseende på flygbullret.

Verksamheter

Bostäder och småindustri bör inte planeras utan tillräckligt skyddsavstånd. Skyddsavstånden mellan skolor, bostäder, gruppbofästelser och verksamheten vid värmekraftverket måste studeras ytterligare.

Trafik

Länsstyrelsen påtalar behovet av en aktuell övergripande trafikplan för Visby för att ge full överblick och riktiga ställningstaganden. Trafikmatningen till det föreslagna bostadsområdet vid f d kasernområdet behöver studeras om.

Kulturmiljö

Den arkeologiska utredning som i två etapper utförts är enligt länsstyrelsen inte tillfyllest utan utredningen skall kompletteras för att länsstyrelsen skall kunna fatta ett beslut om huruvida fornlämning berörs eller ej. I planen bör anges att det i delar av bebyggelseområdet kan finnas fornlämningar som kan påverka planens genomförande.

Stadsarkitektkontoret:**Flygbuller**

Staten har genom länsstyrelsen godtagit kommunens beräkningar med markdämpning i den fördjupade översiktsplanen för Visby flygplats. Stadsarkitektkontoret/Kommunstyrelsen har lämnat ett yttrande över luftfartsverkets koncessionsansökan till koncessionsnämnden. Där föreslår kommunen bl a att vid bebyggelseplanering ska flygbullernivåmetoden användas och hänsyn tas till markdämpning. Dessutom föreslås, i stället för koncession, anmälningsplikt enligt miljöskyddslagen för den, mer föränderliga, militära flygtrafiken. Avsnittet har kompletterats i enlighet med ovanstående.

Verksamheter

Integration av verksamheter och boende har varit vägledande för planen och givetvis kommer området vid detaljplaneläggningen att regleras avseende eventuella skyddszoner, utformningsprinciper mm.

Trafik

Se S15

Kulturmiljö

Förslaget har kompletterats med en information i enlighet med länsstyrelsens påpekande.

Kommunstyrelsen
(S17)
1994-10-06

Beslutar att planarbetet skall fortsätta (Länsstyrelsens samrådsyttrande hade redovisats för Kommunstyrelsen).

Samrådsmöte
(S18)
1994-05-31

Mötet var annonserat i lokalpressen och ägde rum i Kom-Vux lokaler på f d regementsområdet. Mötet besöktes av 22 personer.
Mötesanteckningar förvaras i ärendepärmen på Stadsarkitektkontoret.

Visby i april 1995

Ulf Johansson
stadsarkitekt

Lars W Grönberg
biträdande stadsarkitekt

Del 3

Specialutredningar:

Konsekvensutredning avseende trafikmängd

Miljökonsekvensbeskrivning



GOTLANDS
KOMMUN

Gatukontoret

A7-området konsekvensbeskrivning avseende trafikmängder 1995-06-08

A7-OMRÅDET KONSEKVENSBESKRIVNING AVSEENDE TRAFIKMÄNGDER

I nedanstående konsekvensutredning har förutsatts att varje lägenhet genererar 6 st fordonsrörelser per dygn. Endast biltrafik från bostadsbebyggelsen har beräknats. Angivna nuvarande trafikmängder är *antagna* årsmedelsdygnsvärden uppmätta vid sporadiska mätningstillfällen.

KORSNINGEN ALLÉGATAN/LÄNNAVÄG

Fältet alstrar ca 3000 fordon per dygn. Dessa antas fördelas med 25 % i vardera riktningen på Allégatan och resten 50 % fortsätter Lännaväg rakt fram. Det blir i siffror ökning med 750 åt vardera hållet på Allégatan och 1500 kör Lännaväg rakt fram.

KORSNINGEN ALLÉGATAN/NY PÅFART FRÅN A7-FÄLTET NORR OM LÄNNAVÄG

Fältet alstrar ca 450 fordon per dygn. Dessa antas fördelas med 300 fordon mot Follingboväg och resterande 150 kör mot Lännaväg.

KORSNINGEN ARTILLERIGATAN/ALLÉGATAN

Ca 250 fordon antas komma från kasernområdet. Dessa antas fördela sig lika med 125 bilar åt vardera hållen på Allégatan.

KORSNINGEN ALLÉGATAN/FOLLINGBOVÄG

Trafikmängden från Allégatan kommer att öka med ca 1175 fordon till ca 7175 samt från Follingbo kommande ökning med ca 1800 fordon till ca 8300 fordon. Trafiken mot Österväg bedöms öka med ca 1800 fordon till ca 9300 fordon. Detta motsvarar ca 15 % lägre trafikmängder än nuvarande belastning av korsningen Solbergagatan/Österväg. Korsningen bedöms tåla den förväntade ökningen av trafik.

KONSEKVENSER PÅ ALLÉGATAN

Ovanstående resonemang medför att trafikintensiteten ökar på Allégatan från ca 6000 fordon till 7450 fordon norr om Lännaväg och från ca 5000 fordon till ca 6025 fordon söder om Lännaväg. Från Lännaväg antas komma ca 1000 fordon och som kommer att öka till ca 2500 fordon. Korsningen kommer alltså att belastas med 6025-2500-7450-3000 fordon per dygn. Rondell måste anläggas.

Gatans sektion, profil och linjeföring har kapacitet att ta emot den ökade trafiken.

Korsningen Allégatan/Artillerigatan kommer att belastas med 7450-250 fordon. Korsningen kan utformas som tre-vägs korsning med extra körfält för vänstersvängande.

Korsningen Allégatan/ny påfart mellan Allégatan och Artillerigatan från A7-fältet kan utformas som trevägs korsning med extra körfält för vänstersvängande. Belastningen blir 7450 fordon på Allégatan och från anslutande gata ca 450 fordon.

Allégatan kommer att ändra karaktär från nuvarande ”ringled” med tillåtna 70 km/h till att bli en lokal gata där hastigheten begränsas till 50 km/h. Med hänsyn till gatans goda standard vad avser sektion, profil och linjeföring kan man förvänta sig att periodvis fordon kommer att framföras med hastighet som överstiger det tillåtna. Man måste därför överväga om det skall byggas in farthinder av typ minirondell i den nya korsningen norr om Artillerigatan.

KONSEKVENSER PÅ FOLLINGBOVÄG

Follingbovägs utformning vad avser profil, sektion och linjeföring bedöms tåla den ökade belastningen som blir följderna av föreslagna utfarter från A7-fältet. Vad avser själva korsningarna finns dock en del farhågor att framföra. Korsningen vid kraftvärmeverket kan kompletteras med ett erforderligt fält för vänstersvängande fordon. Samma gäller föreslagen korsning vid fastigheten med adress Follingboväg 50. Vid föreslagen korsning med adress Follingboväg 42-44a finns inga förutsättningar för vänstersvängande fordon.

Utfarter mot Follingboväg från A7-fältet måste därför begränsas till 2 och lokaliseras till befintlig vid värmekraftverket samt vid Follingboväg 50. Trafikmängden vid värmekraftverket blir från fältet ca 2000 fordon och på Follingboväg ca 7000 fordon. Vid Follingboväg 50 kommer belastningen från A7-fältet att bli ca 1100 fordon. Trevägs korsningar är acceptabla. Konfliktsituationerna med tomtutfarter kommer att öka.

KONSEKVENSER PÅ LÄNNÄVÄG

Trafiken på Lännäväg kommer att öka med ca 1500 fordon till totalt ca 4300. Korsningen Lännäväg-Östra Hansegatan kommer att bli ca 4300-4500. Korset måste förses med körfält för vänstersvängande fordon. Plats för detta finns. Plats för framtida rondellbyggnation bör reserveras.

Miljön för de boende kommer att försämrats och därmed krav på ersättning för bullernedsättande åtgärder på byggnaderna. Konflikt kommer också att uppstå med Humlegårdsskolan som är en lågstadsskola. Mycket diskussioner har förts redan i dag om rådande trafiksituation runt skolan.

KORSNINGARNA ARTILLERIGATAN/ÖSTRA HANSEGATAN OCH ARTILLERIGATAN/SOLBERGAGATAN

Trafiken som alstras från gamla kasernområdet bedöms uppgå till ca 1000 fordon. Av dessa antas 500 fordon köra mot norr, 250 mot söder och ca 250 fortsätta rakt fram mot Solbergagatan. Östra Hansegatan har kapacitet att mottaga mängderna och det finns plats att bygga trevägskors med fält för vänstersvängande fordon. Alternativt kan man också tänka sig bygga rondell. Vid korsningen Artillerigatan/Solbergagatan finns inte utrymme att anlägga ett trevägskäl med plats för vänstersvängande fält. Även sikten i korset är begränsad. Med hänsyn till detta bör ej utfarten mot Solbergaleden komma till utförande.

KORSNINGEN ÖSTRA HANSEGATAN/SOLBERGALEDEN

Belastningen efter utbyggnaden kommer att vara ca 10 000 fordon på Solbergaleden och ca 6000 fordon på Östra Hansegatan. Korset bedöms ha kapacitet för den mängden.

HAVDERVÄG OCH STRELOWGATAN

Förslaget innebär att trafikintensiteten på dessa gator kommer att öka med ca 350 fordon per dygn. Detta kommer att innebära en avsevärd försämring för de boende med krav om hastighets-sänkande åtgärder, bättre korsningar mm. Genomfartstrafik bör inte tillåtas.

SLUTKOMMENTAR

I ovanstående redovisning har endast hänsyn tagits till trafik som alstras från de boende. Trafik från eventuella verksamheter kommer att påverka siffrorna endast i mindre omfattning. Det är i huvudsak de boende inom området som kommer att alstra även den trafiken.

Oavsett hur området bebyggs kommer trafikintensiteten på omgivande gator och vägar att öka. Här föreslagen planering innebär att trafiken kommer att spridas på angränsande gator. Ett genomförande av planen bedöms vara möjligt med beaktande av följande:

- Utfart från Follingboväg begränsas till två, med placering vid värmekraftverket resp Follingboväg 50.
- Genomfartstrafik på Hawderväg och Strelowgatan tillåts ej.
- Artillerigatan ansluts endast till Östra Hansegatan.

- Trafiken från bebyggelsen inom gamla kasernområdet styrs till Artillerigatan.
- Gång och cykelvägar skall ges hög prioritet vid planläggningen. Särskilt bör då utredas om det erfordras planskild korsning med Allégatan.
- Vid samtliga anslutningar till Östra Hansegatan, Allégatan och Follingboväg skall mark reserveras för korsningar med extra körfält för vänstersvängande fordon. Vid de mest trafikerade korsningarna skall rondeller anläggas.
- Befintliga trafiksignalanläggningar vid Solbergaleden/Österväg och Östra Hansegatan/Solbergaleden måste trimmas in så att maximal kapacitet i korsningarna uppnås. Komplettering med trafikljus måste ske vid Solbergaleden/Skolportsgatan.

Att tillåta genomfartstrafik för bussar på Stora Törneqvior bör inte komma till genomförande. De bilburna boende kommer inte att acceptera detta, de kommer att köra där själva. Framför allt de boende i kvarteren Skäran och Lien som under lång tid vant sig vid att utnyttja vägen som tillfart till Visby. Dessa bilister kommer att uppleva trafiklösningen för A7-fältet och kvarteren Skäran och Lien som en klar försämring.

Fördjupad översiktsplan A7-området i Visby Gotlands kommun

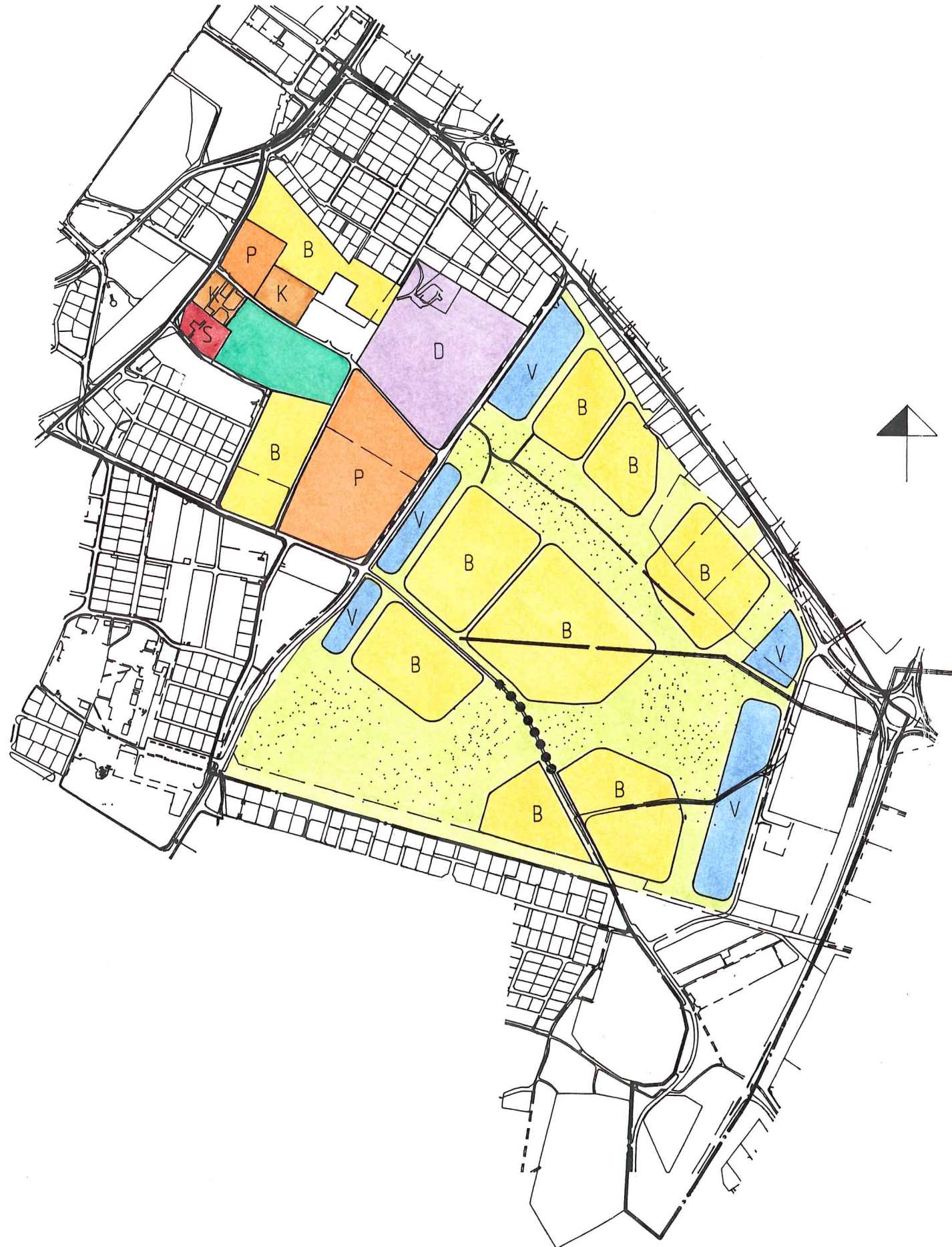
Stadsarkitektkontoret i Visby 1995-04-26










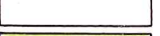
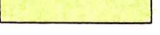


Ulf Johansson
Stadsarkitekt



Lars W Grönberg
Bifr stadsarkitekt



TECKENFÖRKLARING

-  ANVÄNDNINGSGRÄNS
-  B BOSTÄDER, enl miljöprogram. Skola barnomsorg, gruppboheter kan integreras.
-  V VERKSAMHETER, HANDEL
-  S SKOLA, DAGHEM, VÅRD
-  P PUBLIKA VERKSAMHETER, utbildning, rekreation.
-  K KONTOR
-  D ALLMÄNT ÄNDAMÅL/VERKSAMHETER, ex.vis kriminalvård
-  PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING
-  GRÖNOMRÅDE. Område för LOD.
(lokalt omhändertagande av dagvatten)
rekreation, lek och stadsbondgård
-  GRÖNOMRÅDE
-  BUSSZON

Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500

1000




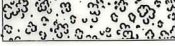






1500

Riktlinjerna för bebyggelsemiljön: (riktlinjerna anger ambitionsnivå)

- Måttlig täthet: $e=0,20 - 0,50$
- Blandning av en-, två- och flerfamiljshus
- Trädgårdar till alla hus. Slutna gårdar/tomter i kontrast till det öppna landskapet utanför.
- Max 3 våningar, undantagsvis 4 våningar. Gärna parvis ihopbyggda hus. Gärna accenter i form av högre byggnadsdelar för att förtydliga stråk, rumsbildningar etc.
- Kvarter och gårdar ska ges en egen identitet.
- Småskalighet ska råda i byggnader och parkeringsplatser.
- Långa gatuperspektiv ska undvikas.
- Husen vid gatan - trädgården på insidan. Häckar eller staket mellan tomterna.
- Traditionellt klassiskt gatunät. Små platser och torg som bildar finrum. De olika trafikslagen integreras. Konfliktriskerna ska minimeras genom "woonerf"-detaljer, dvs gatorna utformas så att de inte lockar till höga hastigheter. T ex ska gatorna göras till smala; i vissa fall 5,5 - 6 meter och träd ska planteras. Se redovisning av typsektioner.
- Parkering kan tillåtas som kantstensparkeri i fickor och i vissa bredare gatuavsnitt.
- Varierad markbehandling (ej enbart asfalt).

TECKENFÖRKLARING

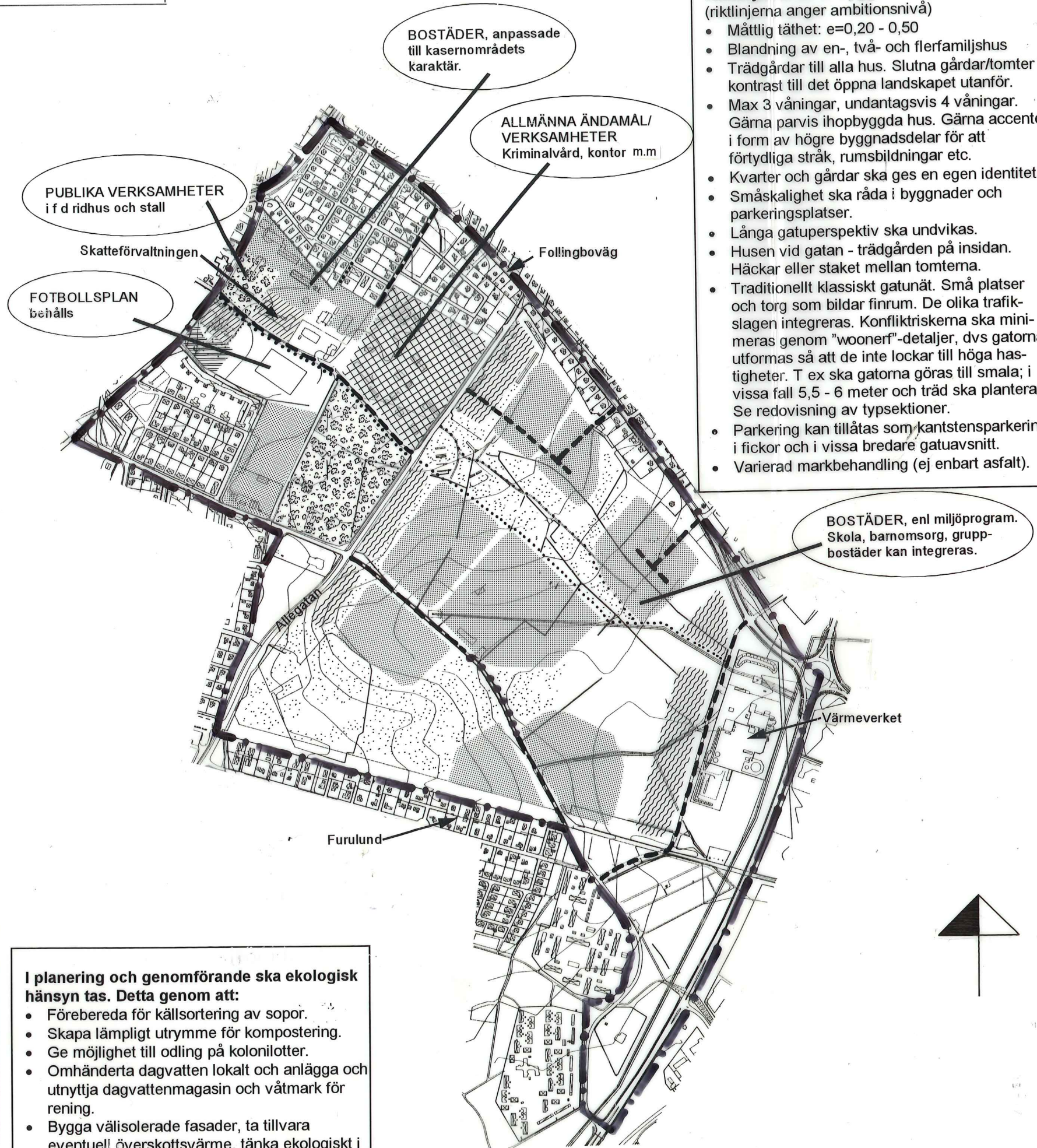
Plangräns

-  BOSTÄDER, enligt miljöprogram. Skola, barnomsorg, gruppbofästäder kan integreras.
-  VERKSAMHETER
-  SKOLA, DAGHEM, VÅRD
-  PUBLIKA VERKSAMHETER, utbildning, rekreation
-  KONTOR
-  ALLMÄNNA ÄNDAMÅL/VERKSAMHETER exempelvis kriminalvård, kontor
-  GRÖNOMRÅDE, Område för LOD. (lokalt omhändertagande av dagvatten) Rekreation, lek och stadsbondgård.
-  BUSSZON
-  LOKALGATA i princip enligt redovisad sektion i beskrivning.
-  GÅNG- OCH CYKELSTRÅK

ILLUSTRATIONSKARTA

A7-området i Visby

Skala 1:10 000



I planering och genomförande ska ekologisk hänsyn tas. Detta genom att:

- Förebereda för källsortering av sopor.
- Skapa lämpligt utrymme för kompostering.
- Ge möjlighet till odling på kolonilotter.
- Omhänderta dagvatten lokalt och anlägga och utnyttja dagvattenmagasin och våtmark för rening.
- Bygga välisolerade fasader, ta tillvara eventuell överskottsvärme, tänka ekologiskt i planering av system och flöden.



1994-11-01

Tillhör fördjupade
översiktsplanen
för A7-området i
Visby, daterad
1995-04-26.


GOTLANDS
KOMMUN



Översiktlig
MILJÖKONSEKVEN-
BESKRIVNING
för A7-området i VISBY

Stadsarkitektkontoret

94
5

Stadsarkitektkontorets rapporter

- 1.89 Program för planöversyn för äldre bostadsområden i södra Visby
- 2.89 Visby innerstad, råd och riktlinjer för bevarande
- 3.89 Visby lasarett, lokaliseringsutredning
- 4.89 Planprogram för A7-området
- 1.90 Fängelset Visby, lokaliseringsutredning
- 2.90 Parkeringstal för Visby och övriga tätorter på Gotland
- 3.90 Visby parkeringsstrategi
- 4.90 Kommunens ansvar hur parkering ska ordnas
- 5.90 Fördjupad översiktsplan Visby flygplats
- 6.90 Lokaliseringsutredning, lokal för huvudbibliotek och konsertsal
- 7.90 Fördjupad översiktsplan Fårösund
- 8.90 Fördjupad översiktsplan Lärbro
- 9.90 Fördjupad översiktsplan Kappelshamn
- 1.91 Flygbullerutredning, Visby flygplats
- 1.92 Fördjupad översiktsplan Slite centrum
- 1.93 Fördjupad översiktsplan Sudret
- 2.93 Fördjupad översiktsplan Fårö
- 3.93 Fördjupad översiktsplan Östergarn
- 4.93 Vision Gotland 2010
- 5.93 Norra Visby
- 6.93 Fördjupad översiktsplan Ronehamn
- 7.93 Miljökonsekvensbeskrivning Norra Visby
- 8.93 Lokaliseringsstudie Säveskolan
- 9.93 Lokaliseringsutredning flyktingförläggning
- 1.94 Fördjupad översiktsplan Dalhem
- 2.94 Fördjupad översiktsplan Hamnen i Visby
- 3.94 Bad i Visby, lokaliseringsutredning
- 4.94 Fördjupad översiktsplan A7
- 5.94 Miljökonsekvensbeskrivning A7
- 6.94 Miljökonsekvensbeskrivning Hamnen i Visby
- 1.95 Lokaliseringsutredning för gruppboheter i Visby-Vibble
- 2.95 Hansestaden Visby på världsarvslistan - implikationer och restaureringspolicy
- 3.95 Vattenplan för Gotlands kommun - handlingsprogram
- 4.95 Utredning om förutsättningarna att flytta oljedepåerna i Visby hamn

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING
AVGRÄNSNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN
MARK OCH VEGETATION
Grönområden
Radon
DAGVATTENHANTERING
AVLOPPSVATTEN
Allmänna aspekter
Den konventionella lösningens resursutnyttjande
Alternativa lösningar
AVFALLSHANTERING
REKREATIONSUTNYTTJANDE
SÄKERHET
BULLERFRÅGOR
LUFTFÖRORENINGAR
KULTURMILJÖ

INLEDNING

En översiktlig miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har utarbetats i den inledande fasen i den fördjupade översiktsplaneringen för A7-området i Visby. Efter hand som planen tar fastare form, delvis med MKB'n som grund men naturligtvis också med beaktande av andra intressen, behöver MKB'n följa med i den senare detaljplaneringen. På så sätt kan nya aspekter och krav som kommer fram bedömas.

Underlag för bedömningar har framtagits i samarbete med gatukontoret, i första hand Göran Lindström och Bertil Karlsson på miljö- och hälsoskyddskontoret.

AVGRÄNSNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN

Vad är det som ska beskrivas och bedömas? Är det riktigheten och nödvändigheten av ny teknik som kan förändra vad vi tror är en felaktig resursanvändning?

Vi vet inte hur ny teknik utvecklas. Vi kan beskriva vilka resurser som hanteras och även göra en bedömning av dess miljökonsekvenser, men det blir svårare om/när vi börjar att se på alternativa tekniker eller sätt att hantera resurser/problem. Frågan blir därför kanske snarast; hur ska vi gå tillväga för att lämna dörren öppen för ny teknik, som är mer resurssnål och bättre än dagen? Det är detta som, i första hand, bör bedömas i denna "**förutsättnings-MKB**", åtminstone när det gäller avloppshantering och att bedöma alternativ, vilka nu inte är bestämda i detaljer.

MKB i fördjupade översiktsplaner ska ge information om de ur miljö- och resurssynpunkt lämpliga vägvalen, t ex om mark- och vegetationsutnyttjande eller VA-hantering. Det är viktigt att miljökonsekvenserna följs upp även i detaljplanearbetet.

All konsekvensbedömning som görs här utgår från förutsättningar att A7 byggs ut etappvis.

MARK OCH VEGETATION

Grönområden

På gamla kartor från 1800-talet återfinns vissa av dagens trädsamlingar och träd/buskriddåer, vilka bör särskilt uppmärksammas. Detta gäller t ex delar av Krookska dungen. Dessa delar ingår i grönstråken på karta 1.

Stora, sammanhängande, variationsrika och helst med vatten eller våtmark samt med stor andel bryn. Så kan man sammanfatta biologiskt rika miljöer som vi bör sträva efter på A7. Hur den befintliga vegetationen till slut kommer att anpassas till bebyggelsen går inte att lägga fast nu. Några områden/stråk har vi angett bör utnyttjas som grönområden. Dessa markeras på karta 1. All befintlig vegetation har, förutom ett ekologiskt, även ett stort ekonomiskt värde och bör utnyttjas väl.

Underlag saknas för att bedöma om hotade arter (förutom kärlväxter) som kräver särskilda hänsyn finns inom området. Biotoperna som sådana har således i stor utsträckning varit utgångspunkt för bedömningen av naturvårdsvärdet. Ny bebyggelse koncentreras till öppna ytor i tidiga ekologiska successionsstadier (bl a med igenväxning med hagtorn), dvs miljöer som ekologisk är instabila. Grönstråken innehåller miljöer som med större sannolikhet kan antas hysa sällsynta eller hotade arter.

Inom tillrinningsområdet till Krookska dungen måste åtgärder vidtas som säkrar tillflödet av markvatten/ytligt grundvatten till dungen, detta för att inte negativt påverka vegetationen. Mer om detta i samband med beskrivningen av dagvattenhanteringen.

Gamla trädgårdsväxter kan flyttas till planens "stadsbondgård".

För att motverka att Allégatan upplevs som en delare av A7 kan man ta vegetationsstråket (gång-/cykelstråk?) till hjälp genom att låta stråket vara markerat på båda sidor om vägen. Planering av träd kan behövas.

Bedömning

Inga särskilda restriktioner utanför de på karta 1 markerade områdena. Inom de markerade områdena bör det vara "grönområde".

Radon

A7-området har i kommunens radonkartläggning angetts som normalriskområde, vilket betyder att normalt byggande, med hänsyn till radon, är tillräckligt.

Bedömning

Normalt byggande bedöms som tillräckligt.

DAGVATTENHANTERING

Lokalt omhändertagande av dagvatten är till viss del möjligt och lämpligt inom delar av A7-området. Det bör främst ske för att tillskapa estetiska kvalitéer i boendet samt för att inte negativt påverka viktig vegetation.

En ytvattendelare delar A7-fältet.

Dagvattenhanteringen söder om St Törnekviar bör som främsta mål ha att säkerställa ytligt markvatten till Krookska dungen. Dagvattnet som samlas in i tillrinningsområdet (A)

till Krookska dungen ska avledas till befintlig våtmark. Inom område (B) bör ingen bebyggelse ske utan området avsätts till grönyta.

Geologiska aspekter är av stor betydelse för dagvattenhanteringen. Nederbördsvattnet/markvattnet inom området följer troligen finsandlagret på 0,5-1,5 meters djup. (På detta djup finns en hårdskorpa där det blev stopp vid viktsondering vid den geotekniska provtagningen.)

Om man ska behålla den befintliga lilla våtmarken öster om Krookska dungen får man således inte penetrera det vattenledande lagret. Den lilla våtmarken är ett resultat av det nära ytan framrinnande vattnet och berörs troligen inte av det djupare grundvattnet. Att det förhåller sig så kan konstateras då den lägre liggande bryan/försänkningen i skogskanten var helt utan vatten den 20/10 -93, på nivån ca 46,5 medan det fanns 1 dm vatten i våtmarken ca 20 meter därifrån, på nivåer kring 47,5-48,5.

Våtmarken bör bevaras som den är (ingen urgrävning!) om man vill ha en våtmark och även förse Krookska dungen med vatten. Det vattenledande/tätande lagret får inte penetreras.

Krookska dungen ska bevaras varför den hydrologiska belastningen inte väsentligt får ändras. Ytligt vatten ska som nu sker nå fram till dungen. Bäst är då att störa befintliga förhållanden så lite som möjligt. Våtmarken kan göras mer estetiskt tilltalande så länge detta inte äventyrar hydrologin. Träden i Krookska dungen torde i stor utsträckning även försörjas med vatten genom grundvattnet.

Dagvattenhanteringen på norra sidan vattendelaren kan ur vegetationssynpunkt ske konventionellt, men det är lämpligt att dagvatten från en stor del (se karta 2) avleds till ett öppet dagvattensystem. Detta kan till en del ske i öppna diken. Den befintliga dammen utökas och diket efter denna breddas och fördjupas något. I detta öppna system fås en viss reningseffekt på det förorenade dagvattnet genom sedimentering och fastläggning. Fastläggning av föroreningar bör vara viktig men inte styrande i detta fall. Estetiska synpunkter får vägas in.

Bedömning

Arealer där dagvatten ska tas omhand på visst sätt visas på karta 2.

AVLOPPSVATTEN

Allmänna aspekter

Först tar vi upp några förhållanden som är gemensamma antingen vi transporterar avloppet till Visby avloppsreningsverk (konventionell teknik) eller vi väljer alternativa avloppslösningar. Därefter ser vi på den konventionella tekniken och sedan på alternativ teknik. Någon djupare penetrering finns dock inte möjlighet att göra (tidsramen).

Anledningen till att använda alternativa avloppslösningar kan vara flera, men i första hand bör det vara med anledning av

- hushållning med dricksvattentillgångar om tillgången är begränsad
- att ta tillvara näringsämnen eller energi

I det följande kommer vi att göra en uppdelning av "avloppsvattnet" i BDT-vatten (bad, disk, tvätt) och toalettvattnet. Toalettvattnet består av urin och fasta fekalier samt tillsatt vatten. Alternativa tekniker finns som inte utnyttjar vatten som "transportmedium".

I alternativa avloppslösningar strävar man dessutom ofta till en separation av urin och fasta fekalier. Teknik finns och kommer säkert att utvecklas för stadsmiljö. Tekniken är emellertid ännu inte tillräckligt utprovad för stadsmiljö. Sanitära problem har uppstått där tekniken har provats och detta är inte godtagbart.

En jämförelse kan göras av resursanvändningen/miljökonsekvenserna av en konventionell toalett-/BDT-vattenhantering (= spillvatten) och tänkbara alternativa avloppslösningar.

Alternativen kan bedömas utifrån ett flertal aspekter

- a) Energiutnyttjande (även transportbehov)
- b) Näringsämnesutnyttjande
- c) Troliga konsekvenser på miljö och hälsa
- d) Ekonomiska konsekvenser

De tre förstnämnda är aktuella här.

Energiinnehåll

Det är de fasta fekalierna som innehåller några nämnvärda energimängder; ca 70 kWh/person och år. För ett utbyggt A7 (enligt planprogrammet) blir detta för hushållen (2000 personer), 140.000 kWh, vilket motsvarar uppvärmningen av ca 12 lägenheter.

Näringsinnehåll

Mängderna är ungefär lika i ett hushåll av BDT-vatten och från toaletter, men kan självfallet variera högst avsevärt. Även mängden fosfor som avges som BDT- respektive från toaletter har vi satt till 50/50, men med minskat fosforinnehåll i tvätt- och diskmedel minskar det kanske ner till förhållandet 30/70. Fördelningen av näringsämnena ser ut ungefär så här;

	<u>Kväve</u>	<u>Fosfor</u>
BDT-vatten	10%	50% (30-50%)
Toalett-vatten	90%	50% (50-70%)
<i>Totalt spillvatten</i>	100%	100%

Om det på A7 i nya områden kommer att bo ca 2000 personer (planprogrammet) innebär det att det kommer att "produceras" ca 11 ton kväve och ca 1,2 ton fosfor via toaletterna. BDT-vattnet från hushållen kommer att innehålla 1,0-1,2 ton fosfor och ca 1,2 ton kväve.

Totalt således 2,2 - 2,4 ton fosfor och ca 12 - 13 ton kväve.

Därutöver tillkommer annan verksamhet som vi här lämnar därhän. Dess tillskott till omsättningen av näringsämnen kan dock bli stort, men är naturligtvis beroende på vilka verksamheter som det blir frågan om.

Den konventionella lösningens resursutnyttjande

Spillvattennätet är i dagsläget utbyggt så att det lätt går att ansluta hela planområdet. Kapaciteten är tillräcklig för att ta hand om spillvatten på konventionellt sätt.

Energiutnyttjande

Om spillvattnet från 1000 lägenheter tas omhand i reningsverkets rötgasanläggning ger detta energi till ca 12 lägenheter. Totalt ger reningsverkets rötgasanläggning värme som motsvarar uppvärmningen av ca 400 lägenheter.

Näringsämnen

Näringsämnena i det spillvatten som når reningsverket passerar reningsverket och det slam som bildas rötas och vi får rötat slam, som innehåller näringsämnena och kan användas som kompostjord eller annan jordförbättring. Idag används det av jordbruket.

Fosfor (från BDT- och toalettvattnet), totalt 2,2-2,4 ton, fälls ut i slammet till 90% i reningsverket, dvs ca **2 - 2,2 ton**. Om slammet används till växtproduktion (vilket fn görs)

skulle fosfor redan ha ett kretslopp till ca 90%. Det är emellertid så att fosfor är i form av svårslöslig aluminiumfosfat, vilken inte växterna lätt kan tillgodogöra sig. Ca 10 -20% av kvävet finns kvar i slammet, dvs för A7's del **1,2 - 2,6 ton**.

Näringsutnyttjandet, vid konventionell teknik såväl som vid alternativ teknik, bygger på att slammet får utnyttjas och att någon vill utnyttja det. Slammet har ett för växterna betydligt sämre N/P-förhållande än urin.

Slammet är förorenat med tungmetaller.

Tungmetallhalterna ligger, förutom kopparhalten, inom de av SNV angivna haltgränserna. Man har emellertid från naturvårdsverket aviserat att halterna ska halveras, vilket betyder att kvicksilverhalterna i avloppsslammet kommer att ligga betydligt över tillåtna/rekommenderade värden. De höga kopparhalterna i avloppsslammet kan komma från vattenledningarnas kopparrör.

Alternativa lösningar

A7-fältet ligger inom yttre skyddsområde för vattentäkt, vilket betyder att restriktioner finns för avloppsutsläpp. Det medför t ex att infiltration av toalettavlopp inte kommer att ske och att infiltration eller annat lokalt omhändertagande av BDT-vatten är mycket tveksamt.

Finns det möjligheter för alternativ teknik i den planerade trädgårdsstaden?

Separerande toaletter

(Man bör utgå från att tekniken är genomarbetad om fem år).

Hur mycket näringsämnen vinner vi och hur mycket energi förlorar vi, transporter inräknat.

Energiutnyttjande

För transporter av urin/spolvatten åtgår (2000 personer) ca 2000 m³ vatten om resurssnål teknik används. Beroende på transportstreck, kapacitet mm kan drivmedelsförbrukningen variera men vi ha ansett att minst 5 m³ diesel (eller alternativt dieselbränsle) kan komma att åtgå för transporter ut till jordbruk. Vi får ingen pluspost på energiutnyttjandet.

Näringsämnen

Större delen av de näringsämnen som avlämnas via urinen kan tas tillvara om omhändertagandet sker på ett lämpligt sätt, dvs för 2000 personer blir det ca 11 ton kväve och 0,8 ton fosfor (N/P kvot 14/1). Urinen samlas upp och transport sker till jordbruk. För växterna är det en relativt välbalanserad näring och den är lättillgänglig.

I de fasta fekalerna, som komposteras, finns ca 0,4 ton fosfor och försumbar mängd kväve.

Näringsutnyttjandet är ofta bättre i tekniker som byggs på källseparering.

Bedömning

Energiaspekterna är av underordnad betydelse men ev. näringsutnyttjande bör beaktas. Alternativ teknik är inte tillräckligt utprovad för att användas i stadsmiljö utan problem.

I inledningsskedet av utbyggnaden av A7 (om den påbörjas relativt omgående) bör konventionell VA utnyttjas. I senare etappers detaljplanering bör möjligheten att använda alternativ teknik utvärderas.

AVFALLSHANTERING

Samma principer för bedömning av resursanvändning, som användes vid avvägningen kring avloppsfrågan, kan nyttjas för det fasta hushållsavfallet.

Olika alternativ för hantering/användning av hushållsavfall kan anses tänkbara. I tre alternativ förutsätts att källsortering blir en del i hanteringen. Ingenting motsäger att en alltmer utökad källsortering bör ingå i bedömningarna. Papper, glas, miljöfarligt avfall ska utsorteras och avlämnas i huvudsak som idag. Utsortering i hushållen av komposterbart/ej komposterbart blir framöver en naturlig rutin i hushållen.

- 1 Källsortering och lokal kompostering vid varje bostadshus, alt kvarter. Lokal kompostering (ca 125 kg/person och år) ger kompostjord
- 2 Källsortering och det organiska avfallet (ej papper) till optimerad gasproduktion vid Visbytippen (biocell) resten till vanlig deponering. Avlämning av utsorterat organiskt avfall ger energi.
- 3 Källsortering och lokal rötning/biogasproduktion av organiskt avfall. För att optimera energiutvinningen bör även det fasta toalettavfallet från alternativ avloppsteknik tas med. Tekniken utvärderas i samband med Bo20hundra-projektet.

För att en lokal biogasproduktion ska vara intressant måste det finnas en användare.
- 4 Ingen källsortering av organiskt avfall. Hushållssoporna till Visbytippen för gasutvinning ger energi.

Energiutnyttjande

En fullständig källsortering av hushållsavfallet där det organiska avfallet lämnas för rötning ger teoretiskt, maximalt 280.000 - 720.000 kWh/år för ett helt utbyggt A7.

Energiinnehållet i biogas från hushållsavfall har i en rapport från naturvårdsverket (Rapport 3982) angetts till mellan 5,5-8,0 kWh/m³. I Bo20hundra-projektet anges energiinnehållet till ca 5 kWh/m³ biogas.

Ca 125 kg/person av våra hushållssopor är organiska (ca hälften av alla hushållssopor), men andelen lättnedbrytbart avfall är mindre, ca 80 kg, och det är detta lättnedbrytbara som främst är användbart i rötningsprocessen.

Tillförs det organiska avfallet tippen, med gasutvinning, blir utbytet betydligt mindre.

Komposteras avfallet tillförs allt metan atmosfären. Metan tillhör de gaser som ger ökad växthuseffekt på jorden.

Näringsutnyttjande

Mängderna av olika näringsämnen i den komposterbara delen av hushållssoporna varierar naturligtvis mycket beroende på livsföring mm. Följande har angetts som ungefärliga siffror (N. Tiberg i SNF's årsbok Kretslopp) per person och år;

Kväve 0,6 kg, fosfor 0,2 kg och kalium 0,4 kg.

För ett utbyggt A7 innebär detta således att, om det komposterbara avfallet utsorteras och tas tillvara, maximalt 1,2 ton kväve, 0,4 ton fosfor och 0,8 ton kalium kan utnyttjas, för komposterarnas eget bruk eller på annat sätt. Kväveinnehållet halveras i efterkomposteringen p g a utlakning till 0,6 ton. Fosfor och kaliumhalterna är dock dubbelt så höga i kompost som i stallgödsel. Tungmetallhalterna är låga.

Det rötade avfallet från rötningsanläggning kan användas på liknande sätt som kompost.

Eftersom alternativen är beroende på hur avfallshanteringen kommer att hanteras generellt i Visby (inte tredje alternativet) bör följande vara utgångspunkt för avfallshanteringen på A7 inför detaljplanering.

Bedömning

Vid detaljplanearbetet ska plats reserveras i flerbostadshus, ev. inom kvarter, för källsortering och lokal kompostering.

Eventuell rötningsanläggning bör förläggas till "industriområdet" vid värmekraften.

REKREATION

A7-fältet utnyttjas nu för rekreation av olika slag. Motionsspår kan förmodligen inte ligga kvar i området om det byggs ut. Områdets värde för ett större antal människor kan dock öka om ansträngningar görs att utveckla fritidsytor (enkla bollplaner, varpaplaner etc) och att grönstråk blir en väsentlig del i stadsdelen.

A7-fältet ligger intill Rävhagen med sport- och fritidsaktiviteter.

En form av rekreation är verksamhet på odlingslotter. Sådan finns idag i det södra hörnet av området. Detta bör finnas kvar. Odlingsmöjligheter bör också tillskapas i andra delar av A7, inom kvarter.

Bedömning

En del av de nuvarande aktiviteterna på A7 kan inte fortsätta, t ex målgolfen, men en utbyggnad kan ändå medföra ett högt rekreativt utnyttjande om närmiljön utformas "på lämpligt sätt".

SÄKERHET

Värmekraftverket och gasolanläggningen medför restriktioner för bebyggelsen, vilket beaktats i detaljplanen för värmekraften och i den fördjupade översiktsplanen för A7.

Bedömning

Aspekterna är beaktade i planförslaget.

BULLER

Trafikbuller påverkar utbyggnaden, men förslag till trafikförsörjning i och i anslutning till området bör finnas innan dessa frågor närmare behandlas.

Flygbuller påverkar, enligt nuvarande beräkningar, ett område utmed den norra/nordöstra delen av fältet (55 dBA).

Bedömning

Biltrafikbuller från Allégatan (och andra mer trafikerade gator på framtida A7) kan dämpas genom fartminskningar.

Flygbuller finns inom del av A7 men bedöms inte medföra några väsentligare konsekvenser.

LUFTFÖRORENINGAR

Värmekraftverket i den sydöstra delen av A7 utnyttjas som reservkraftverk och har under senare år utnyttjats mycket lite. Drifttiden i värmekraftverket har i samband med tillståndsansökan för rökgasrening angetts till 1500 timmar för ett normalår, 2000 timmar för ett medelår och 6000 timmar för 1 av 25 år. Värmekraftverket är försett med kväverening. Utsläppen av luftföroreningar från verket har liten betydelse för föroreningshalterna i de kommande bostadsområdena.

Biltrafiken ger höjda föroreningshalter i gaturum och parkeringsutrymmen. Hur höga dessa halter kan bli har inte beräknats, de kommer dock inte att ligga över riktvärden eller utgöra någon hälsofara.

Bedömning

Luftföroreningshalterna bedöms inte medföra behov av särskilda åtgärder.

KULTURMILJÖ

En arkeologisk utredning av A7-området har genomförts av Riksantikvarieämbetet, etapp 1 under augusti 1992 (kart- och arkivstudier, med analys av äldre kartmaterial och en inventering i fält), "Arkeologisk utredning, Gotland Visby A7-området, Rapport 1992" av Leif Zerpe RAÄ. (Beslut av länsstyrelsen 1992-05-22).

samt etapp 2, en fosfatkartering, vilken utförts under november 1992. Resultaten från denna är redovisat 1992-12-21. Etapp 2 är utförd efter beslut av länsstyrelsen 1992-09-07. Efter etapp 2 meddelar länsstyrelsen tillstånd till fortsatt utredning samt ev slutlig undersökning och borttagande av kulturlager med kostnadsuppgift.

Inom området finns inga kända fornlämningar. Den arkeologiska undersökningen visar emellertid att det inom området sannolikt finns fornlämningar.

Karta 3 Kulturmiljö visar resultatet av fosfatkarteringen samt i utredningen angivna "objekt 1", en stenanhopning i en tallungen.

I utredningen anges att de förhöjda fosfatvärdena som finns ganska centralt i planområdet (område A i utredningen, se karta 3) kan vara resultat av en tidigare gårdsbebyggelse och att den förmodade vikingatida boplatsen inte kommer att vara möjlig att separera från denna bebyggelse. Vid C (karta 3) finns en möjlig boplats. Vid B finns ett relativt högt värde omgivet av förhöjda värden.

Bedömning

Arkeologisk undersökning fortsätter.



Karta 2

Dagvatten



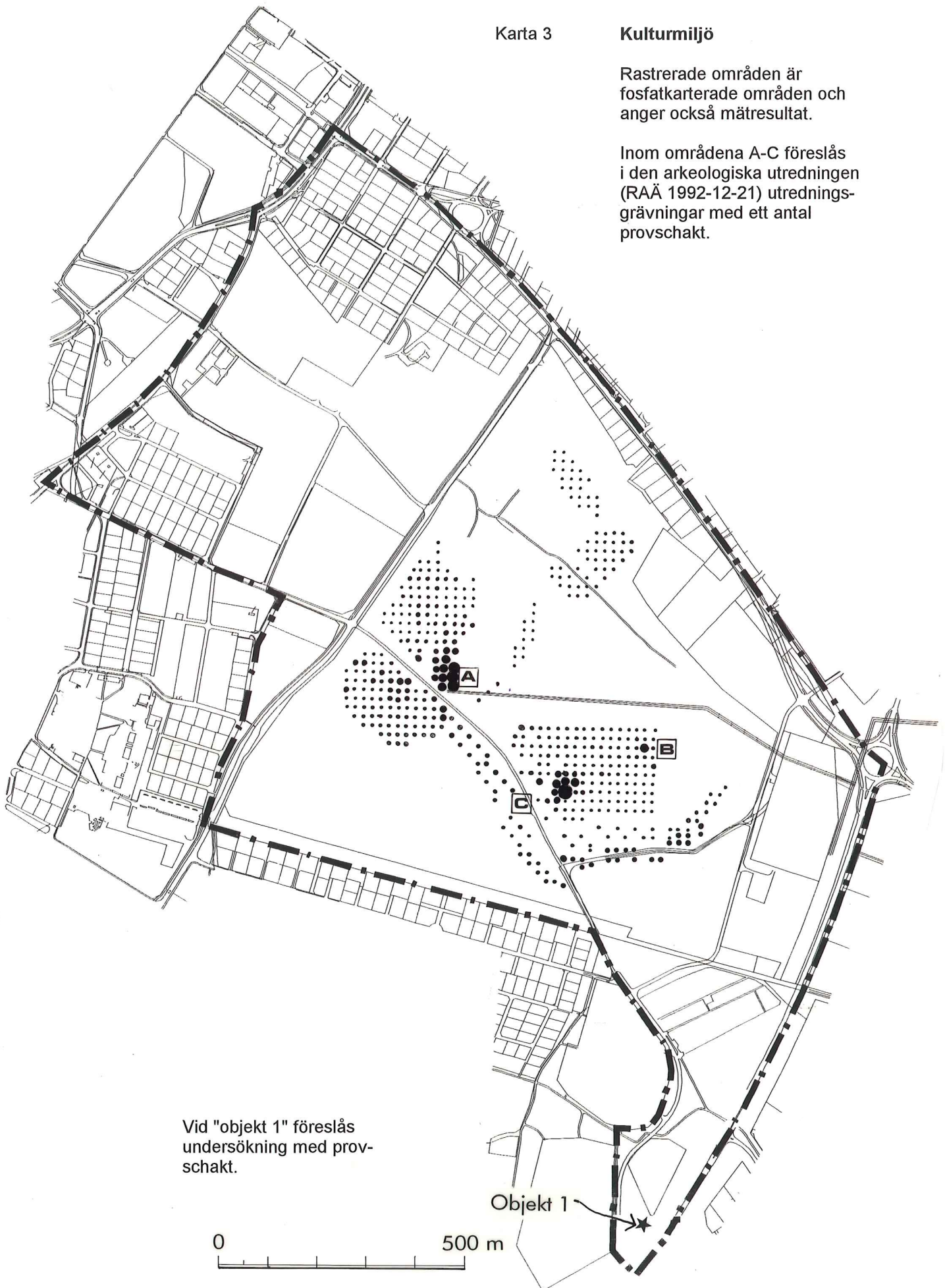
Våtmark

- 1 Dagvattenledning som mynnar i hamnen.
- 2 " "
- A Dagvattenutnyttjande för våtmark och Krookska dungen.
- B Dagvatten leds till Krookska dungen.
- C Dagvattenuppsamling i öppen damm/bäck och sedan avledning befintligt dagvattennät.



Rastrerade områden är fosfatkarterade områden och anger också mätresultat.

Inom områdena A-C föreslås i den arkeologiska utredningen (RAÄ 1992-12-21) utredningsgrävningar med ett antal provschakt.



Vid "objekt 1" föreslås undersökning med provschakt.

0 500 m