



2019-02-26

## Samrådssynpunkter på förslag till Program Klintehamn 2030 (RS 2017/797)

Det material och frågeställningar som presenteras i förslag till Program Klintehamn 2030 belyser på ett intressant och initierat sätt många av de utgångspunkter som gäller för var vägval och insatser behöver göras under kommande år. Inventeringen och analysen har stor bredd och många har fått möjlighet att bidra med såväl lokal kunskap som sakkunskap inom olika områden. Det sammanställda materialet är i huvudsak formulerat i programtermer som nästan alltid kommer att kräva omfattande insatser av olika aktörer för att kunna omsättas i önskade aktiviteter och fysisk struktur. Från Klinte Trakten's framtid hoppas vi kontinuerligt kunna följa detta arbete och göra insatser där så är möjligt.

Vi instämmer helt och fullt i bedömningen att orten har en betydande utvecklingspotential och ställer oss positiva till de fyra övergripande målen som formuleras i programförslaget:

- 1. Klintehamns identitet ska stärkas som en attraktiv plats för verksamheter, boende och besökare.**
- 2. Klintehamns gröna och blå värden ska stärkas och belysas.**
- 3. Klintehamn ska vara ett sammanhållet jämlikt samhälle med gena och trygga stråk för gång och cykel.**
- 4. Klintehamn ska få fler bostäder av god kvalitet och hållbar arkitektur**

Särskilt viktigt tror vi det är att bostadsbyggandet snabbt kommer igång och kan ge energi till befintlig service liksom till olika blå och gröna projekt. Bristen på bostäder i Klintehamn är idag besvärande. Vi har till exempel tidigare i olika sammanhang pekat på att trycket på det kommunala bostadsbolaget Gotlandshems 190 lägenheter på orten är mycket stort. Idag kan man på bolagets hemsida se att den genomsnittliga kötiden, beroende på lägenhetsstorlek, är 5-12 år i Klintehamn. Detta är inte rimligt. Programförslagets starka betoning av behovet av betydande tillskott av bostäder ligger således helt i linje med vår uppfattning. En del av detta tillskott bör tillkomma i Gotlandshems regi. Befintliga flerbostadshus i Klintehamn saknar hiss, förutom vid vårdboenden. Vid nybyggnation är det viktigt att bostadsbeståndet kompletteras med fler tillgängliga bostäder för personer med nedsatt fysisk förmåga. Enligt gällande byggkrav ska hiss installeras i bostäder med fler än två våningar. Det är ett incitament för att också bygga nya bostäder "på höjden" som föreslås på flera ställen i programförslaget.

Eftersom utformningen och innehållet i de centrala delarna av samhället är viktiga komponenter för ortens identitet är det önskvärt att arbete tidigt startas med att lösa plan-, trafik-, miljö- och bostadsfrågorna.

Vi välkomnar att vi genom programförslagets idéer får ett brett stöd för vikten av att de blå värdena i Klintehamn måste stärkas. En för Klintehamn aktuell och mycket viktig fråga dock är hur omfattande

kalkbrytningen kommer att bli vid Klintebys, och i förlängningen vid Buttle och kanske andra ställen på södra Gotland. Denna stora osäkerhetsfaktor tas inte alls upp i programförslaget men utgör för oss i Klintehamn en fråga som kan ge helt nya förutsättningar för väsentliga delar av planeringen för samhället och dess omgivningar. Vi vet att diskussioner har förts om helt nya transportvägar och kraftigt ökad tung trafik på befintliga länsvägar, behov av fortsatt utbyggnad av hamnen och upplagsytor för att klara kraftigt ökade utlastningsvolymerna, risk för buller- och dammproblem, ökad utsatthet för oskyddade trafikanter, etc. Att det i dagsläget är svårt att konkret hantera i ett program kan vi förstå men det bör göras synligt när programmet fastställs att denna reella osäkerhet finns och att den önskade förstärkningen av de blå och gröna värdena svårligen kan kombineras med den storskaliga kalkbrytning som SMA Mineral har ansökt om tillstånd för.

Den på senare år breddade kunskapen om möjliga effekter av den globala uppvärmningen innebär för Klintehamns del att ny kunskap om översvämningsrisker för delar av samhället måste beaktas. Det gäller såväl möjlig havsnivåhöjning som risk för att stora nederbörds mängder däms upp i lägre belägna områden i samhället. Illustrationerna av detta är pedagogiska men vi saknar dock i programförslaget en diskussion och analys kring hur väg 140 kan fungera som samhällets bastion mot framtida havsnivåhöjning. Hittills har vi mest bekymrat oss över vägens barriäreffekt när det gäller befolkningens kontakter med kustpartierna – och detta hanteras i programförslaget - men vi anser att vägen redan nu bör ges en uttalad framtida roll som skyddsbarriär för väsentliga delar av samhället. Vid stigande havsnivåer måste förstas även åarnas nedre lopp vallas in. Ett tydligt ställningstagande till att vägen kommer att ges en sådan roll bör formuleras redan i det kommande programmet eftersom det kan vara viktigt för var och hur man vågar bygga i de delar av samhället som ligger inom +2 meters havsnivåhöjning. Samtidigt måste vid nybyggnadsönskemål också tas hänsyn till att den just nu troligaste prognosen för havsnivåhöjning fram till år 2100 verkar handla om högst + 1,0 meter vilket utgör länsstyrelsens aktuella scenario.

## Hantering av detaljplaner

När det gäller föreslaget upphävande av äldre avstycknings- och byggnadsplaner har vi från Klintetraktens framtid i dagsläget inte någon kunskap om möjliga komplikationer eller om någon berörd markägare kan ha tungt vägande invändningar.

Det är angeläget att de ändringar av gällande detaljplaner som berör de i programförslaget definierade olika utvecklingsområdena görs så snart det är möjligt efter att programmet blivit antaget. Centrala delarna av Klintehamn måste därvid initialt ges extra hög prioritet och arbetet ske med en hög grad av transparens..

## Utvecklingsområden

### Utvecklingsområde 1 – Sicklings

Läget gör att det kan bli Klintehamns ”skyltfönster” mot söder vilket kräver extra noggrann gestaltning av området. I och med att området gränsar till de två länsvägarna och en vägkorsning med många fordon som saktar in och accelererar så måste bebyggelsen ligga på ganska stort avstånd från vägen. En låg diskret bullervall som skärmar bort det mesta av ljudet av däck mot vägbanan anser vi dock bör kunna vara acceptabelt som komplement till olika slag av växtlighet.

Den fastighet i området som ägs av Region Gotland sträcker sig längre åt NO än vad illustrationen visar, ända fram till Robbjänsån över ett avslutande impediment. Utvecklingsområdet kan därför med

fördel utökas och ån även i denna del göras meandrande och buffrande och vara ett intressant inslag i anslutning till bostadsområdet.

Tanken att för detta utvecklingsområde studera möjligheten att bygga ett varierat bostadsområde med en del lite högre hus i olika former är intressant.

### **Utvecklingsområde 2 – Odvalds**

Det avtal om dubbel markanvisning som Region Gotland våren 2018 träffade med Johan Gate innebär att denne förbundit sig att bygga 20-60 lägenheter i norra delen av Odvaldsområdet för att även få markanvisning i Visby. Vi hoppas att detta projekt inte kommer att försenas annat än marginellt om man från regionens sida anser att det krävs planändring för t.ex. utökning av byggrätt eller för klimatanpassning. Noterbart är att det i Odvaldsområdet redan finns en daghemslokal som vid behov snabbt bör kunna tas i anspråk igen.

### **Utvecklingsområde 3 – Klause**

Områdets utformning och avgränsning mot den öppna jordbruksmarken i norr bör ske på ett sådant sätt att det i en framtid blir möjligt att komplettera med fortsatt utbyggnad norrut mot Sandavägen.

### **Utvecklingsområde 4 – G:a Donner**

Om ny bebyggelse ska tillkomma i anslutning till byggnaden som inhyser vårdcentralen så bör det helst ske mellan den befintliga byggnaden och Donnersgatan.

Den yta för nyexploatering som markerats i programförslaget, mellan bollplanen och Donnersgatan, menar vi tillsvidare bör ligga kvar som reservområde för eventuell framtida utökning av idrottsytan. Nytt ställningstagande till eventuell exploatering i denna del bör anstå tills ortens befolkning har vuxit betydligt, inte minst genom alla planerade tillkommande bostäder på Odvaldsområdet.

### **Utvecklingsområde 5 – Centrala Klintehamn**

Den "gordiska knuten" för utveckling av centrala Klintehamn utgörs kanske framför allt av att kunna komma åt att bygga på den gamla biotomten (Klinte Strands 1:161) som redan är planlagd. Planrevidering bör kunna övervägas för att se till att det går att få in hissar. Läget bör vara attraktivt inte minst för äldre med dess närhet till buss, livsmedelsaffär, torg. Vad krävs egentligen för att tomtens ska bli tillgänglig för byggande?

Det hänger förstås samman med hur det framtida utrymmesbehovet för Cedergrens Mekaniska på något sätt kan lösas. Företaget använder nu tidvis gamla biotomten som uppställningsplats för ett stort antal allt större tunga fordon och maskiner som ska eller har servats i deras verkstadslokal på Verkstadsgatan. Verkstadslokalen gränsar direkt mot Björkvägen som tidigare diskuterats att stängas i den del som går mellan Verkstadsgatan och Bachérsvägen och försvårar Cedergrens angöring till verkstadslokalen och verksamhetens användning österut av den gamla sågverks-/snickeritomten. Denna vägvästningsfråga bör återigen aktualiseras om man därigenom kan frigöra biotomten för byggnation. Eller kvarstår företagets brist på utrymme ändå?

Vi noterar i sammanhanget också den formulering som finns i utvecklingsområde 10 (Robbjäns industri- och verksamhetsområde): "Planläggningen bör också i förlängningen verka för att uppnå en

mer ändamålsenlig disponering av planlagda ytor i centrala Klintehamn.” Denna formulering pekar på att möjligheter skulle uppstå om Cedergrens Mekaniska flyttade hela sin verksamhet från centrala Klintehamn till industri- och verksamhetsområdet i sydvästra delen av samhället.

För att göra centrala Klintehamn bättre fungerande är trafikfrågorna av stor vikt. Särskilt viktigt är det att få Donnersgatan, Marknadsgatan och Verkstadsgatan att upplevas som en sammanhängande struktur. Se våra kommentarer längre fram under rubriken ”Utveckling av trafik och infrastruktur”.

### **Utveckling av Klintehamns gröna och blå värden.**

De uttalade ambitionerna i programförslaget att på olika sätt stärka samhällets gröna och blå värden ser vi som mycket positivt. Programförslaget har fångat upp många intressanta idéer som kan utvecklas för att förstärka ortens profil. Genomförande i dessa delar kommer i huvudsak att åvila olika privata aktörer, förhoppningsvis med god moralisk och ekonomisk stöttning av Region Gotland och Länsstyrelsen.

Robbjensån är redan idag på olika sätt en stor tillgång för samhället. Det är dock angeläget att ännu bättre synliggöra ån, utveckla pedagogiska möjligheter, förstärka dess funktion som leklokal för havsöring och nejonöga – och förbättra dess funktion som dagvattenrecipient. Den sommartid låga eller ibland obefintliga vattenföringen i ån innebär att det behöver skapas fler djupare partier som kan hålla vatten även under torrperioder.

Vi konstaterar till vår glädje att programförslaget redovisar många kvaliteter och möjligheter till utveckling runt Klintehamnsviken, Varvsholm, Sandboviken, Vivesholm och andra delar av ortens omgivning. Vi vill i sammanhanget även peka på utvecklingsmöjligheterna längs kusten söderut från hamnområdet – från Barlastkajen, Kalkugnskajen och Söderlandet söderut hela vägen till Fröjelkusten.

Däremot ställer vi oss tvekande till tankarna på att satsa på ett nytt bostadsområde vid Varboåns mynning. Dels ligger detta område så lågt att det vid stigande havsnivåer snabbt skulle riskera att översvämmas, dels menar vi att det ligger på fel sida om väg 140.

### **Utvecklingsområde 7 – besöksnäring Varvsholm**

Varvsholms stora betydelse för klinteborna och för utvecklingen av turismen i Klintetrakten belyses på ett bra sätt i programförslaget. Dock ställer vi oss frågande till den extremt höga ambitionsnivå som signaleras i den inledande texten när det gäller att hantera fortsatta utvecklingsönskemål inom området. När det krävs grundlig naturvärdesinventering, miljökonsekvensbedömning, ”synnerligen hög ambitionsnivå avseende ekologiskt byggande”, att det krävs ”exceptionell kompetens i förmågan att sammanföra biologiska värden och behov med arkitektoniska uttryck”. Området är värdefullt på många sätt men de gröna och blå ambitionsnivåerna får inte riskera att lägga en död hand över området.

### **Utvecklingsområde 8 – hamn, industri- och besöksnäring**

Den kommersiella hamnverksamheten i Klintehamn är självklart viktig men området är numera oåtkomligt för den vanlige klintebon och insynen i den verksamhet som där bedrivs i princip obefintlig. Vårt intresse kring lanthamnen handlar därför främst om de effekter på samhället som

uppstår av den verksamhet som bedrivs och planeras bedrivs i hamnen, dvs främst fordonstrafik, buller, damm och föroreningar till vattenmiljön. Det innebär bland annat att gränserna för tillåtna skeppningsvolym, antal ankringar och förväntade fartygsstorlekar är viktiga parametrar liksom vilka nya ytor som hamnverksamheten kräver framöver. Den ansökan som SMA Mineral har inlämnat till Miljöödomstolen om kraftigt utökad kalkbrytning vid Klintebys tar inte upp hamnfrågan eller effekterna på andra delar av samhället trots att konsekvenserna kan bli omfattande om deras planer godkänns.

Den norra piren har en viktig roll i ortens vardagsliv och för de många besökarna, vare sig de kommer land- eller sjövägen, lägger till i gästhamnen, ska besöka Karlsöarna, luncha, meta abborre, etc. Området i sig kan göras ännu mer välkomnande och trevligt för besökare och det är angeläget att underlätta för gång- och cykeltrafikanter att kunna ta sig dit från samhället på ett säkert sätt. I och med att avståndet till lanthamnen är litet är det mycket viktigt att de störande effekterna av verksamheten i lanthamnen minimeras. Det gäller självklart även för pensionatsverksamheten Varvsholm som ju också ligger nära lanthamnen, men också för välbesökta ställen som ligger söder om hamnen – Barlastkajen, Kalkugnskajen och området söderut.

Som konstateras i programförslaget är det ont om platser för fritidsbåtar i Klintehamn. Flera olika förslag till lösningar har framförts och det är angeläget att fortsatt arbete sker för att hitta bra lösningar.

### **Utvecklingsområde 9 – Klintebys**

Förbättrad möjlighet att från samhället nå Klintebysområdet utan bil är önskvärt.

### **Utvecklingsområde 10 – Robbjäns industri- och verksamhetsområde**

Det är viktigt att det finns tillräckliga ytor förberedda i området som möjliggör snabba beslut kring eventuella önskemål om nyetablering.

Vilken typ av gods avses när man under utgångspunkter för utveckling av området talar om ytor för "långtidsförvaring knuten till hamnens in- och utskeppning"?

Åtkomsten till området sker idag via Hamnvägen. I programförslaget sägs att "infarten till utvecklingsområdet från väg 141 trafiksäkras genom en ny ändamålsenlig utformning". Vi förstår inte vad som menas med detta eftersom väg 141 tar slut (eller börjar) i korsningen med väg 140 där väg 140 viker av söderut.

Vi anser det självklart att reningsverkets funktionalitet behöver fortsätta att utvecklas liksom att utsläppspunkten i havet måste flyttas några kilometer söderut. Den senare frågan har avfärdats av Tekniska nämnden, enligt vår mening på felaktiga grunder. Reningsverket har under många år bidragit till den försämrade statusen i de grunda inre vikarna och detta ständiga belastningstillskott kommer inte att upphöra trots förbättrad rening. Region Gotland bör därför, om utsläppspunkten inte flyttas, satsa på modern membranteknik i reningsverket så att man därmed även kan filtrera bort inte bara fasta partiklar, fosfor och kväve utan även andra miljöstörande ämnen som t.ex. läkemedelsrester.

Rötning av avfall för biogasproduktion bör kunna ske vid reningsverket om man kan undvika luktproblem för närboende.

### **Utveckling av trafik och infrastruktur**

Samhället är tack vare sin relativt koncentrerade form och småskaliga gatunät ganska naturligt hastighetsbegränsande. Detta gör att den blandade och osorterade trafiken för det mesta flyter på utan större konflikter. Det går troligen att utan alltför omfattande åtgärder ändå tydligt markera höjd prioritet för gående och cyklister framför bilar. Särskilt angeläget är det längs Verkstadsgatan. Att införa gångfartsområde på Donnergatan sommartid – och förslagsvis även Marknadsgatan fram till parkeringen – skulle kunna förstärka det positiva intrycket av centrala Klintehamn och bidra till att knyta samman de två centrumstråken.

Mängden bilar som rör sig i samhället är störst under sommaren och för de många ovana besökarna kan det ibland vara svårt att hitta bra platser att ställa ifrån sig bilen. Ytan längs Hamnvägen, väster om väg 140, används idag framför allt under Klinte marknad (i slutet av september) som parkeringsyta. Då stängs t.ex. Verkstadsgatan och Marknadsgatan av för biltrafik. I programutkastet talas det om att här ordna allmän mötes-/rastplats och uppställningsplats för husbilar. Vi anser att det skulle kunna utvecklas ytterligare till att vara en permanent "besöksparkering" med bra information om orten. En annan möjlighet att enkelt komplettera med Konsum- och idrottsplatsnära parkering skulle kunna vara längs stråket längs Ågatan, mellan idrottsplatsen och ån. Både meandring av ån och parkeringsplatser ryms på denna yta.

Den skisserade cirkulationsplatsen med gång- och cykelpassager över väg 140 är alldeles otillräckligt för ökad tillgänglighet och bättre kontakt mellan samhället och hamnen/stranden. Förslaget måste kompletteras så att passage kan ske på fler ställen, t.ex. i höjd med Preem. Hastigheten på vägen måste sänkas på en längre sträcka. Det kan göras med kraftigt sänkt hastighet på en kort sträcka före och efter respektive passage, förslagsvis även kompletterat med fartkameror. Det kan också göras genom att karaktären på vägen utformas så att hastigheten sänks. Ett alternativ för korsningen med Verkstadsgatan/ Hamnvägen skulle kunna vara att sätta upp trafikljus med hög prioritet för fotgängare. Detta enkelt genomförda alternativ nämns inte alls i programförslaget men är en lösning som fungerar väl vid många små orter på fastlandet.

Det är också viktigt att planera för sammanhängande gång- och cykelmöjlighet genom hela samhället, från norr till söder, så att man på ett enkelt och säkert sätt kan fortsätta längs kusten förbi Barlast- och Kalkugnskajerna söderut från samhället.

### **Avslutande kommentar**

Vi gläder oss åt att det nu finns ett programunderlag som genom sin omfattning och djupdykning i många frågor innebär en god grund för att väcka Klintehamn ur dess långa Törnrosasömn. Många frågor återstår att både ställa och lösa och många aktörer har viktiga roller att spela. Inte minst har Region Gotland en viktig roll när det gäller att driva plan-, struktur-, va- och trafikfrågorna framåt.

Det behövs, när väl ett program har antagits, (årligen) återkommande uppföljning av hur alla delprojekt och idéer utvecklas. Transparens kring detta tror vi är viktigt eftersom det för de flesta är

svårt att förstå varför det ibland kan ta lång tid att få igång förändringsprocesser och för förändringar att bli avläsbara IRL.

De planer som finns på omfattande kalkbrytning vid Klintebys – till att börja med – och utskeppning över hamnen i Klintehamn vållar tyvärr stor osäkerhet om en hel del av planeringsförutsättningarna för orten.

För Klintetraktens Framtid

Stefan Stenberg, ledamot