

Handläggare  
Brita Christiansen  
018-727 46 08

Diarienummer  
PLA 2012–20256

## Planbeskrivning

### Detaljplan för kvarteret Siv

Normalt planförfarande

**LAGA KRAFT 2018-05-17**



*Illustration som visar kvarteret Siv sett från Vaksalagatan, Sandellsandberg arkitekter*

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>HANDLINGAR</b> .....	<b>3</b>
Antagandehandlingar .....	3
Övriga handlingar .....	3
Planuppdrag .....	3
Läsanvisning.....	3
Medverkande.....	3
<b>PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG</b> .....	<b>4</b>
<b>MILJÖBALKEN (MB)</b> .....	<b>4</b>
Miljöbalken 3, 4 och 5 kap .....	4
Miljöbalken 7 kap.....	4
Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kap.....	4
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN</b> .....	<b>6</b>
Översiktsplan.....	6
Innerstadsstrategin .....	6
Projektet Paradgatan.....	6
Detaljplaner .....	6
Fastighetsindelningsbestämmelser (tomtindelningar).....	7
<b>STADSBYGGNADSVISION</b> .....	<b>7</b>
<b>OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR</b> .....	<b>7</b>
Plandata.....	7
Allmän områdesbeskrivning .....	8
Stadsbild .....	9
Kulturmiljö.....	9
Bebyggelse och gestaltning .....	11
Friytor.....	15
Tillgänglighet för funktionshindrade.....	16
Trafik och tillgänglighet.....	16
Bil- och cykelparkering .....	18
Hälsa och säkerhet.....	20
Mark och geoteknik .....	29
Vattenområden .....	29
Teknisk försörjning .....	29
<b>PLANENS GENOMFÖRANDE</b> .....	<b>32</b>
Organisatoriska frågor .....	32
Ekonomiska frågor.....	34
Tekniska frågor.....	35
<b>PLANENS KONSEKVENSER</b> .....	<b>37</b>
Nollalternativ .....	37
Miljöaspekter .....	37
Sociala aspekter .....	37
<b>PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN</b> .....	<b>39</b>
Översiktsplan.....	39
Miljöbalken.....	39

# HANDLINGAR

## Antagandehandlingar

### Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med illustrationer
- Samrådsredogörelse

### Övriga handlingar

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Miljöbedömning steg 1 behovsbedömning
- Fastighetsförteckning\*
- Bullerutredning
- Riskutredning
- Luftutredning
- Dagvattenutredning

### Planuppdrag

Plan- och byggnadsnämnden beslutade 2013-03-21 att påbörja planläggning med normalt förfarande av kvarteret Siv. Planläggningen sker med stöd av Plan- och bygglagen, PBL, 2010:900.

### Läsanvisning

Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som t ex ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras m.m. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovsprövning.

Planbeskrivningens syfte är att beskriva områdets förutsättningar och de förändringar som planen innebär. Planbeskrivningen ska vara ett stöd för att kunna tolka plankartan.

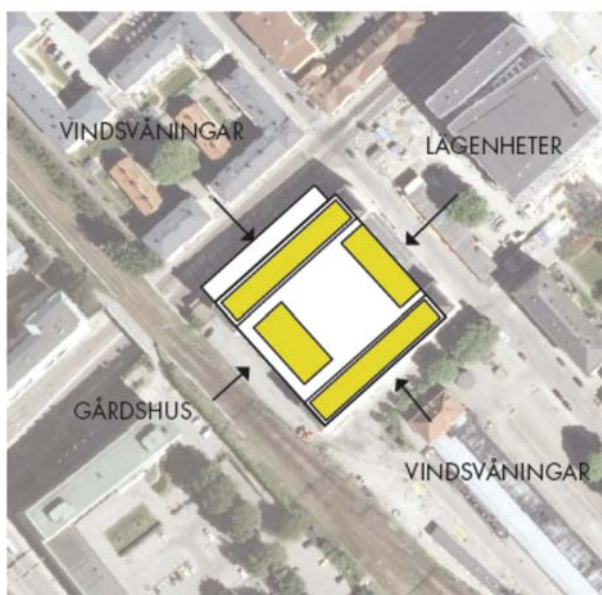
För beskrivning av planprocessen och var i denna process man befinner sig hänvisas till processpilen på följebrevets baksida.

### Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med andra kommunala förvaltningar och fastighetsägaren Rikshem. Illustrationer och solstudier har gjorts av Sandellsandberg arkitekter AB. Tekniska utredningar har gjorts av Briab, Akustikbyrå, Bjerking samt SLB-analys, Stockholms luft- och bulleranalys.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ett tillägg av bostäder inom kvarteret Siv samt att säkerställa en viktig gång- och cykelväg mot järnvägen. De lägre byggnadsdelarna mot järnvägen och Storgatan ges möjlighet att byggas på med fler våningsplan. Dessutom ges möjlighet att bygga på bostadshusen mot Vaksalagatan och Roslagsgatan med en indragen takvåning. För att skapa friytor ger planen även möjlighet att bygga över den befintliga parkeringen så att en bostadsgård kan skapas ovanpå. Planen gör det möjligt att komplettera med cirka 90 lägenheter. Planen syftar även till att höja kvaliteten på arkitekturen i området och skapa en attraktiv stadsmiljö med butiker som vänder sig ut mot gatorna. Mot järnvägen säkerställs ett område för gång- och cykeltrafik som på sikt kan bli en viktig del i ett övergripande gång- och cykelnät. Planen syftar även till att ge bättre förutsättningar för leveranser och avfallshantering för verksamheterna i kvarteret Eldaren.



*Illustration som visar planförslagets tillskott av bostäder, Sandellsandberg arkitekter.*

## MILJÖBALKEN (MB)

### Miljöbalken 3, 4 och 5 kap

Planen ligger inom riksintresset för kulturmiljövård, Uppsala stad K 40 A samt ligger utmed järnväg av riksintresse, Ostkustbanan och Dalabanan. Planen berör även miljö kvalitetsnormer för luft enligt 5 kap eftersom området ligger vid Vaksalagatan som har höga halter av luftföroreningar. Planen berör dessutom miljö kvalitetsnormer för vatten eftersom dagvattnet avleds till Fyrisån.

### Miljöbalken 7 kap

Planen ligger inom yttre vattenskyddsområde för kommunens vattentäkt i Uppsala och Vattholmaåsarna.

### Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kap

Miljöbalken 6:1– 6:18 och 6:22 ska tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. En behovsbedömning utifrån

förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar görs för att ta ställning till om ett genomförande av en detaljplan kan antas leda till en betydande miljöpåverkan eller inte.

### **Samlad bedömning av betydande miljöpåverkan**

En behovsbedömning, daterad 2014-04-25, har upprättats. Sammantaget visar bedömningen att:

- Stadsbilden kommer att påverkas positivt utmed Storgatan när två infarter till parkeringen försvinner och ersätts med affärslokaler.
- Utsikten från Uppsala konsert och kongress, UKK, kan komma att påverkas, men planen ska styra så att den värdefulla vyn över staden bevaras.
- Dagvattnet från planområdet kommer att bli renare då den befintliga parkeringen byggs in. Återstående dagvatten kommer endast att rinna över takytor och bostadsgård.
- Nya bostäder tillkommer i ett centralt läge med stort utbud av service och med god kollektivtrafik. Detta innebär en god hushållning med samhällsresurser.
- Planområdet är utsatt för risk för olyckor med farligt gods vid järnvägen. En riskanalys ska göras under planarbetet.
- Planområdet är utsatt för buller från gatu- och järnvägstrafik. En bullerutredning ska göras under planarbetet.
- Trafikverkets riktlinjer med avseende på vibrationer ska följas.
- Planen ska beakta risken för översvämning. Bostäder och viktiga driftsfunktioner ska inte placeras under nivån för översvämningsrisken.
- En luftutredning ska göras för att se hur luftvärdena påverkar planområdet samt hur utbyggnad inom området påverkar luftkvaliteten för omgivningen.
- En solstudie ska göras för att se hur gården och byggnaderna i kvarteret, samt omgivningen påverkas om fler våningar tillåts.

De förändringar som planen innebär bedöms dock sammantaget inte innebära någon betydande miljöpåverkan.

### **Motiverat ställningstagande**

Med utgångspunkt i behovsbedömningen är kommunens samlade bedömning att ett genomförande av detaljplan för kvarteret Siv inte medför betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11 och att en miljöbedömning enligt MB 6:11- 6:18 inte krävs.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och framför i samrådsyttrande daterat 2014-09-29 att planens genomförande utifrån en sammanvägd bedömning inte kan antas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i MB 6:11.

Plan- och byggnadsnämnden beslutade 2016-05-26 att ett genomförande av detaljplanen inte antas medföra risk för betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11.

# TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## Översiktsplan

I översiktsplanen för Uppsala 2016 är planområdet en del av innerstaden. Innerstaden är en regional knutpunkt och mötesplats och en identitetsbärande kärna i staden och kommunen. Här är stadsliv, tillgänglighet och kontaktintensiva verksamheter i fokus och de unika förutsättningarna ska tas tillvara. Inriktningen för befintlig innerstadsbebyggelse är att förändringar ska bidra till en blandad stadsmiljö med ökat utrymme för bostäder, handel och verksamheter. De ska också bidra till bättre förutsättningar för ett ökat stadsliv med hög kvalitet i stadsmiljön. Möjligheten till tillägg och påbyggnader ska beaktas där så är lämpligt samtidigt som relationen till befintliga hushöjder behandlas respektfullt.

Vaksalagatan och Storgatan är utpekade som stråk för stadsliv. Platsen framför Uppsala konsert- och kongress, UKK, och Vaksala torg är utpekade som platser för stadsliv. Längs med stråk och platser för stadsliv ska bottenvåningar användas för handel och andra verksamheter som gynnar stadsliv.

Vaksalagatan är även ett stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik vilket innebär att kollektivtrafiken ska prioriteras med egna körfält där så är möjligt. Vaksala torg kommer att utvecklas till en knutpunkt för kollektivtrafiken.

Järnvägen, Ostkustbanan, som ligger i direkt anslutning till planområdet ska ges möjlighet att utvecklas. Närmast planområdet finns ett järnvägsreservat som möjliggör utbyggnad med ett tredje spår samt planfri koppling till Dalabanan.

## Innerstadsstrategin

Innerstadsstrategin är ett kommunalt styrdokument som har tagits fram för att ge en mer fördjupad och detaljerad vägledning för utvecklingen i innerstaden. Visionen är att skapa ett levande centrum i mänsklig skala. Ett livligt handelscentrum som blir hela Uppsalas knutpunkt, finrum och mest tillgängliga plats för alla stadens invånare och besökare. I Innerstadsstrategin är området runt Vaksala torg ett fokusområde för stadsliv. Här finns det goda förutsättningar för att uppnå en hög grad av stadsliv.

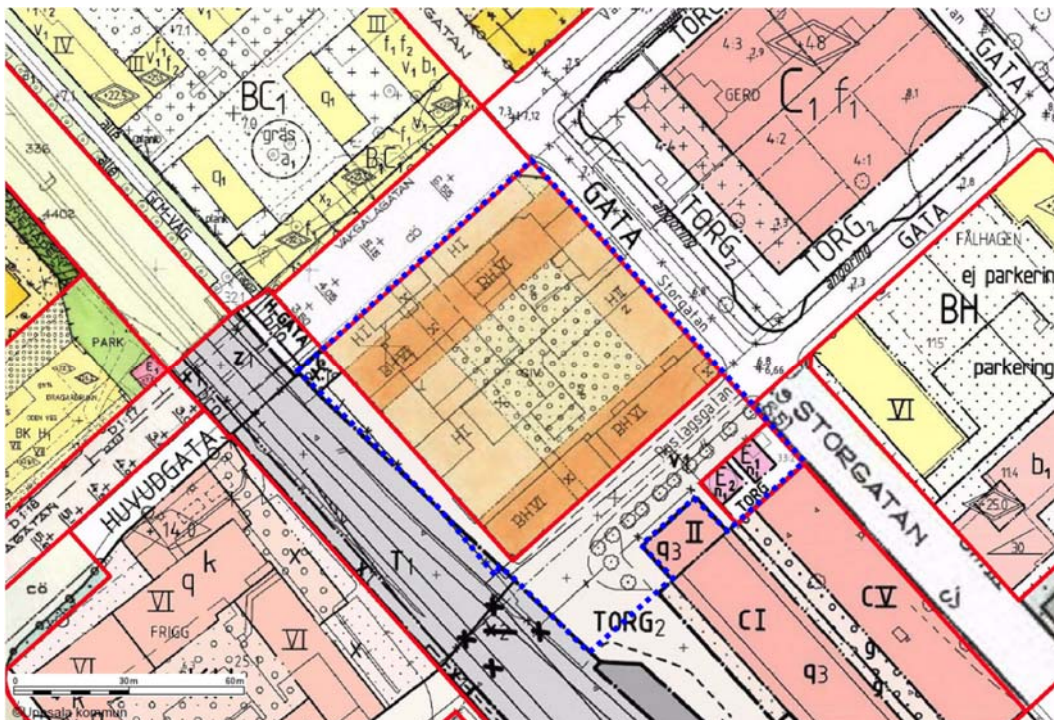
## Projektet Paradgatan

Planområdet ligger i anslutning till stråket Vaksalagatan-Drottninggatan som kommunen utvecklar under projektnamnet Paradgatan. Programmet för Paradgatan är antaget av byggnadsnämnden och kulturnämnden 2010 och innebär en gradvis omvandling av Vaksalagatan-Drottninggatan till ett attraktivt promenadstråk i staden. Inriktningen är en gata som tar tillvara sin funktion som koppling mellan den centrala stadens östra och västra delar med Carolina Rediviva som fondmotiv. För kvarteret Siv anges att det är viktigt att säkerställa befintlig handel med entréer mot Vaksalagatan.

## Detaljplaner

För området gäller stadsplan för kvarteret Siv fastställd 1959, detaljplan för Uppsala central, Östra stationsområdet, laga kraft 2004 samt detaljplan för Transformatorstation vid Roslagsgatan, laga kraft 2004. Den äldre stadsplanen tillåter handel i en våning mot Vaksalagatan och järnvägen respektive två våningar mot Storgatan. Bostäder och handel tillåts i högst sex våningar mot Vaksalagatan och Roslagsgatan. Detaljplanen för Uppsala central reglerar att marken mellan den befintliga byggnaden och järnvägsområdet till större delen vara allmän plats, men en mindre del ska vara järnvägsområde. Denna del av detaljplanen har dock inte genomförts så området tillhör fortfarande den privata fastigheten Fålhagen 3:1. Detaljplanen för Transformatorstation vid Roslagsgatan omfattar byggrätter för en transformatorstation samt ett sophus.





Gällande detaljplaner. Planområdet är markerat med blå streckad linje. Röd linje markerar gräns mellan olika detaljplaner.

### Fastighetsindelingsbestämmelser (tomtindelningar)

Fastigheten Fålhagen 3:1 omfattas av en fastighetsindelingsbestämmelse (tomtindelning). Bestämmelsen, 0380–28/FÅ3, förhindrar genomförandet av detaljplanen och upphävs därför med en bestämmelse i denna detaljplan, se *Fastighetsrättsliga åtgärder* i avsnittet *Planens genomförande*.

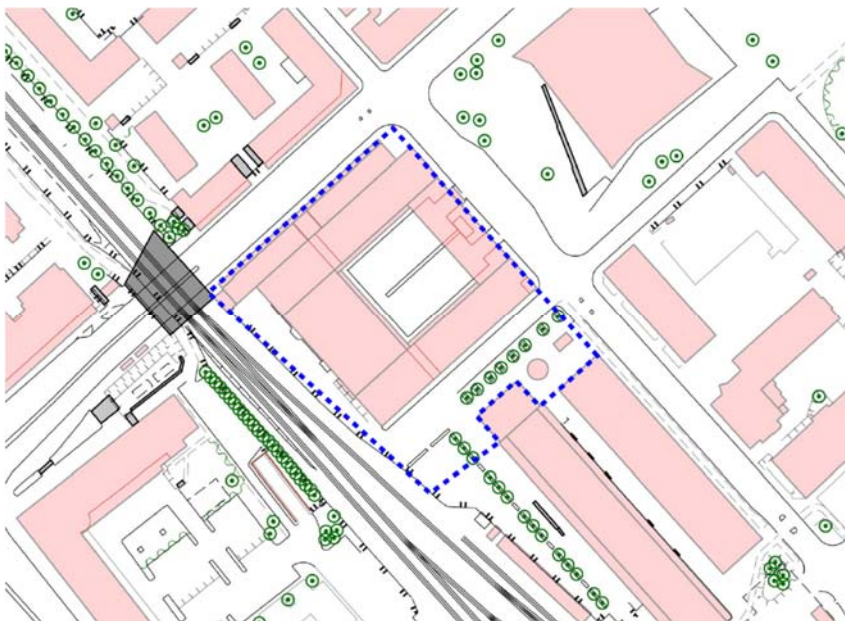
### STADSBYGGNADSVISION

Visionen är att omvandlingen av kvarteret Siv ska bidra till en mer attraktiv stadsmiljö med mer plats för handel i bottenvåningen. Fler bostäder i ett centralt läge skapar liv i området. Förändringarna förväntas bidra till att höja kvaliteten på arkitekturen i kvarteret.

### OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

#### Plandata

Planområdet omfattar fastigheten Fålhagen 3:1 och delar av Fålhagen 1:32. Det avgränsas av järnvägen, Vaksalagatan, Storgatan och kvarteret Eldaren, söder om Roslagsgatan. Planområdet ligger centralt i Uppsala, cirka 300 meter från Resecentrum.



Karta som visar planområdet markerat med en blå streckad linje.

## Allmän områdesbeskrivning

Planområdet ligger mycket centralt nära Resecentrum och Stora Torget. Läget på den östra sidan om järnvägen är strategiskt för att knyta samman de östra och västra delarna av innerstaden. I korsningen Vaksalagatan-Storgatan ligger Uppsala Konsert och Kongress (UKK) som är en mötesplats med ett brett kulturutbud. Byggnaden utmärker sig genom sin arkitektur och höjd och har en rymlig solbelyst entréplats mot Storgatan. Mittemot kvarteret Siv på Vaksalagatan finns kvarteret Mejeriet med bostadsbebyggelse i fyra våningar från 2000-talet. Söder om Roslagsgatan utmed järnvägen finns Godsmagasinet, en äldre byggnad med butiker, restaurang och konsertverksamhet.

Under de senaste åren har det tillkommit en hel del ny bebyggelse när stationsområdet omvandlats till ett modernt resecentrum. Det har byggts hotell, kontor och bostäder med service och handel i bottenvåningen. Storgatan har fått sin fortsättning i Stationsgatan som är under utveckling till en livlig gata med ett brett utbud av caféer och restauranger.



Karta som visar planområdets förhållande till resecentrum och Stora torget.



## Stadsbild

### Förutsättningar

Kvarteret Siv är uppfört på 1960-talet och har en storskalighet i sitt uttryck. Bottenvåningen används huvudsakligen för handel vilket gör området levande. Den inre gården domineras av asfaltsytor med parkering och är en ganska torftig miljö som inte inbjuder till vistelse. Den används dock av många gående som en genväg mellan Resecentrum och Vaksalagatan.

### Förändringar

En överdäckning av gården och flyttning av infarterna till Roslagsgatan kommer att göra fasaden mot Storgatan mer inbjudande med fler butiksytor. Fasaderna på de nya och ombyggda byggnadsdelarna kan bidra till mer variation och högre kvalitet på arkitekturen.



*Foto som visar kvarteret Siv sett från Storgatan*

## Kulturmiljö

### Förutsättningar

Planområdet ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövård, Uppsala stad. Motiveringen till riksintresset är en stad starkt präglad av centralmakt, kyrka och lärdomsinstitutioner från medeltid till idag. Ett uttryck för riksintresset som berör detaljplanen är Vaksalagatan, en av de långa raka tillfartsvägar till staden som anlades på 1600-talet. Planområdet ligger även inom det kommunala kulturmiljöområdet enligt översiktsplanen.

Från Uppsala Konsert och Kongress (UKK) upphöjda foajévåning kan Uppsalabor och besökare ta del av utsikten mot Uppsalas klassiska siluett med slottet, Carolina Rediviva och domkyrkan. Då kvarteret Siv ligger mitt i denna siktsektor måste höjden på tillbyggnaderna begränsas så att utsikten bevaras.

### Förändringar

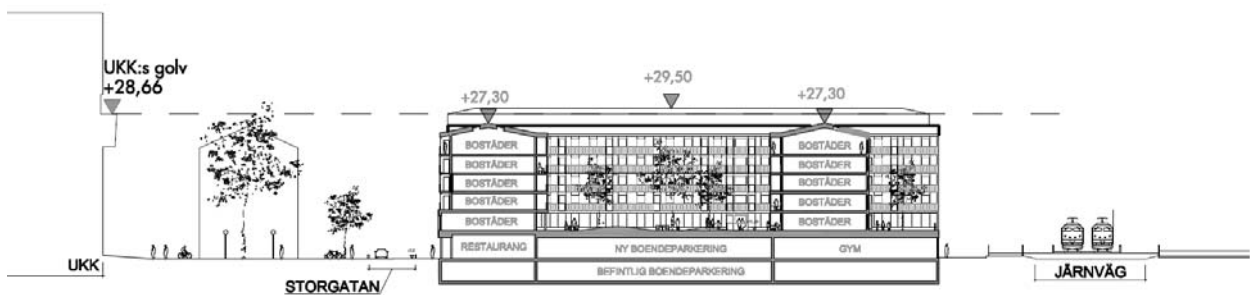
Tillbyggnader i kvarteret Siv kommer att påverka utsikten från UKK men den tillåtna höjden begränsas så att den värdefulla vyn mot Uppsalas märkesbyggnader säkerställs. Höjden på de nya byggnaderna begränsas till +27,3 och höjden på takvåningarna begränsas till +29,5 vilket är lika med befintlig nockhöjd. Nockhöjden på de nya husen kommer då att ligga cirka 1,3 meter lägre än golvet på UKK:s foajévåning (+28,66). Vid bedömningen av utsikten bör man beakta att avståndet mellan UKK och kvarteret Siv är cirka 50 meter vilket är stort och ger en avsevärd rymd kring UKK. Avståndet kan jämföras med en vanlig gata där fasaderna står cirka 12–18 meter från varandra. På platsen vid UKK finns även ett stort träd som ur vissa vinklar helt kommer att skymma den planerade tillbyggnaden i kvarteret Siv. För att kunna jämföra hushöjder och få en förståelse för den utsikt vi upplever har en karta som visar hushöjder i omgivningen tagits fram. Bland de högre husen utmärker sig kontorshuset Eldaren (+32,8) samt Stadsteatern (+31,5).



*Utsikt från UKK:s foajévåning mot Uppsalas siluett med slottet och domkyrkan. Kronan på trädet framför UKK syns i förgrunden.*



*Utsikt från UKK:s foajévåning mot Uppsalas siluett med slottet och domkyrkan. Kronan på trädet framför UKK syns i förgrunden, men är delvis retuscherad så att fasaden kan ses.*



*Sektion genom UKK och kvarteret Siv som visar planerade takhöjder.*



Karta som visar hushöjder i omgivningen. De högre byggnaderna har en mörkare ton.

## Bebyggelse och gestaltning

### Förutsättningar

Kvarteret är bebyggt med bostäder i sex våningar mot Vaksalagatan och Roslagsgatan, med affärslokaler i bottenvåningen. Mot Storgatan finns affärs- och kontorslokaler i två våningar och mot järnvägen finns butikslokaler i en våning. Mot järnvägen finns en gemensam takterrass. Byggnaderna är uppförda på 1960-talet med fasader i ljusgul puts och loftgångar mot gården.

### Förändringar

Planförslaget innebär att det blir möjligt att bygga över parkeringsplatsen med ett planterbart bjälklag samt uppföra två nya huskroppar med bostäder. Därmed ges möjlighet att anlägga en bostadsgård en våning upp. På de befintliga bostadshusen ges möjlighet att ersätta den befintliga vinden med en indragen takvåning. Infarter till garage i gatuplan och under mark placeras mot Roslagsgatan. Förändringen av kvarteret ska bidra till att bryta ner storskaligheten och ge fasaderna en större variation och omsorg i material och utförande. Två infarter från Storgatan försvinner och ersätts med lokaler i bottenvåningen innanför en smal arkad vilket skapar möjligheter för ett levande gatustråk.

På illustrationerna redovisas fasader som innehåller en variation i material och utförande. De befintliga byggnaderna kommer att behålla sin utformning, men rustas upp och ges en kulör som anpassas till de nya fasaderna. Mot Storgatan föreslås den befintliga tvåvåningsdelen kläs in med en veckad plåt av mässing eller liknande. Denna veckade plåt återkommer även på skärmtaket längs Vaksalagatan. De nya huskropparna föreslås få fasader och tak av galvaniserad plåt. Väggarna på de indragna balkongerna kläs in med träpanel och balkongräcken är av glas. Takvåningarna föreslås få fasader och tak av galvaniserad plåt. Planen styr inte material och färgsättning men utformningen ska vara av hög arkitektonisk kvalitet.





*Illustration som visar kvarteret Siv sett från Vaksalagatan, Sandellsandberg arkitekter*



*Illustration som visar kvarteret från hörnet Roslagsgatan-Storgatan. Sandellsandberg arkitekter*



*Foton som visar kvarteret Siv idag, Sandellsandberg arkitekter*



*Illustration från Vaksalagatan som visar den nya trappan som leder till gångstråket mot Resecentrum. Butiksvåningen kan bli högre och ge utrymme för nya verksamheter. Sandellsandberg arkitekter*



*Illustration som visar kvarteret Siv sett från Vaksalagatan. Stadshuset syns till höger i bilden. Sandellsandberg arkitekter*





Foton som visar befintligt utseende. Sandellsandberg arkitekter

### Motivering planbestämmelser

Planbestämmelserna säkrar att bottenvåningen mot Vaksalagatan och Storgatan används för centrumverksamhet. I centrumverksamhet ingår butiker, service, gym, kontor, restauranger, hotell och samlingslokaler. Närmast järnvägen får lokaler endast användas för centrumverksamheter med ett begränsat antal besökare. Med hänsyn till risken för urspårning av tåg får inte besöksantalet för verksamheterna närmast järnvägen överskrida 150 personer, se avsnittet *Hälsa och säkerhet* under rubriken *Risk för olyckor vid järnväg*.

Bestämmelserna om högsta totalhöjd, takform, taklutning och indrag på den översta våningen säkerställer att utsikten från UKK:s foajévåning värnas. Eftersom byggnadens tak är synligt från UKK är det viktigt att takinstallationer är väl integrerade i gestaltningen. Det exponerade och centrala läget innebär också att det är viktigt med en hög arkitektonisk kvalitet. Det omfattar en genomtänkt arkitektonisk idé som är väl gestaltad och utförd med omsorg om detaljerna. Illustrationerna visar på ett förslag som bedöms kunna utföras med hög arkitektonisk kvalitet. Fasaden mot Storgatan ska vara stadsmässig i sitt uttryck och balkonger tillåts inte kraga ut där. En arkad mot Storgatan medför en bredare gångbana som kan användas för uteserveringar och ge plats för stadsliv.

- B** Bostäder
- C** Centrum
- e1** Byggnadens entréplan ska användas för centrum
- f1** Byggnaden ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet
- f2** Installationer ska integreras i takutformningen
- f3** Balkonger får inte kraga ut över gatan
- f4** Översta våningen ska vara indragen minst 1,3 meter från fasadliv

**f5** Skärmtak får kraga ut högst 2 meter över gata med en lägsta höjd på 2,5 meter

**f6** Arkad, minst 1,5 meter bred, ska finnas mot Storgatan.

**f9** Byggnaden ska utformas med sadeltak



Högsta totalhöjd över angivet nollplan är angivet värde i meter



Högsta nockhöjd över angivet nollplan är angivet värde i meter



Minsta takvinkel är angivet värde i grader

## Friytor

### Förutsättningar

I dag finns det en gemensam takterrass för de boende intill järnvägen. Den är utsatt för buller och risker från järnvägstrafiken.

### Förändringar

Planen säkerställer att det ska anordnas en bostadsgård ovanpå den överbyggda parkeringen. Denna gård kommer att bli avskärmad från buller och risker från järnvägstrafiken. Gården ska även användas för fördröjning av dagvatten, se kapitel om Teknisk försörjning.

**e2** Byggnadens tak ska användas för bostadsändamål

**b1** Tak ska utföras som terrassbjälklag med utrymme för planteringar och fördröjning av dagvatten



*Illustration som visar gården sett från huset mot Storgatan. Den gröna häcken är en bulleravskärmning. Sandellsandberg.*

## Tillgänglighet för funktionshindrade

Ny byggnad ska enligt lag utformas så att den är tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Tillgängligheten prövas vid bygglov och tekniskt samråd.

## Trafik och tillgänglighet

### Trafikflöden

Trafikflödena beräknas öka på Vaksalagatan men minska på Storgatan enligt kommunens prognoser för år 2030 och år 2050.

	<i>nuläge</i>	<i>år 2030</i>	<i>år 2050</i>
Vaksalagatan	9 400 (2015)	9 900	9 900
Storgatan	8 300 (2012)	6 100	6 800

### Kollektivtrafik

Planområdet ligger nära resecentrum och en knutpunkt för kollektivtrafiken, Vaksala torg. Vaksalagatan är utpekad som framtida stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik. På Storgatan passerar flera busslinjer på väg till och från Resecentrum.

### Järnväg

En liten del av planområdet omfattar järnväg. Området kommer att behövas vid en eventuell framtida utbyggnad med ett tredje spår. Fram till dess kan området användas för gång- och cykelväg. Detta regleras genom avtal mellan kommunen och Trafikverket.

**T<sub>1</sub>** Järnvägstrafik

### Biltrafik och angöring

Vaksalagatan och Storgatan används för genomfartstrafik och kollektivtrafik vilket gör att det är olämpligt med utfarter mot dessa. Roslagsgatan är en återvändsgata med lite trafik vilket gör den lämplig för in- och utfarter. Roslagsgatan planläggs som gata och utformas med en vändplan som är tillräckligt stor för avfallstransporter. Se även Teknisk försörjning/Avfall.

**GATA** Gata

○ ○ ○ Körbar förbindelse får inte anordnas.

### Torg, gång- och cykeltrafik

I hörnet Vaksalagatan/Storgatan planläggs en yta för torg. Denna yta är öppen idag och ger extra utrymme för gående i gatuhörnet. Delar av den kan också användas för uteservering sommartid. Området mellan Roslagsgatan och kvarteret Eldaren planläggs som torg. Det är viktigt med en öppen och offentlig yta där man kan se en del av den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden Godsmagasinet. Torget får användas för leveranser till kontorshuset Eldaren, se illustration i avsnittet *Teknisk försörjning/Avfallshantering*.

Detaljplanen innebär att passagen för gående genom kvarteret Siv försvinner. Denna ersätts dock av en ny gång- och cykelväg (GC-väg) mellan kvarteret Siv och järnvägen. Denna kopplas samman med en trappa från Vaksalagatan samt med en gång- och cykelbro (GC-bro) över Vaksalagatan. Trappan placeras på mark som idag är bebyggd med handel i en våning. På sikt kan denna GC-väg förlängas

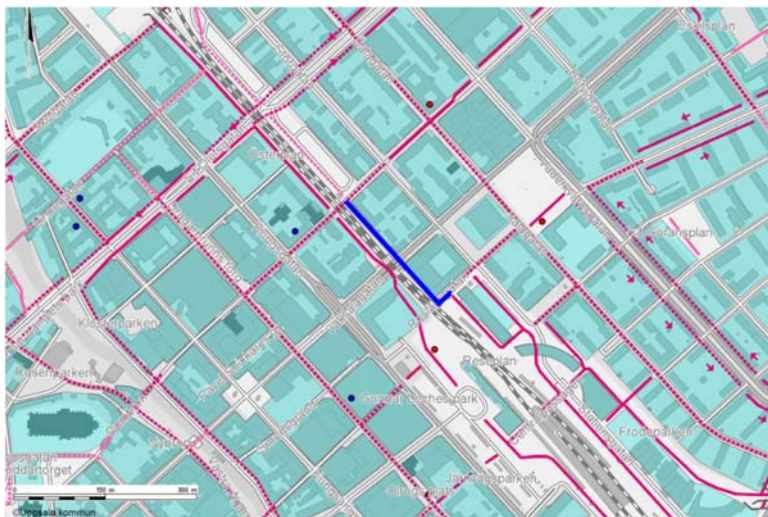
ända till norra delen av Österplan och bli ett viktigt komplement till den GC-väg som finns på västra sidan om järnvägen. Utrymmet för gång- och cykelväg längs med järnvägen är relativt smalt närmast Roslagsgatan eftersom järnvägsområdet är dimensionerat för ett framtida tredje spår. Detta tredje spår är ett reservat för framtiden och det finns ännu inga planer på att bygga ut järnvägen. Det är därför lämpligt att utnyttja detta järnvägsområde för allmän gång- och cykeltrafik i avvaktan på att det behövs för järnvägen. Detta kan säkerställas genom avtal mellan kommunen och Trafikverket. I en framtid när reservatet för järnväg behövs för ett tredje spår kommer området för gång- och cykel begränsas och därför föreslås en hörnavskärning på befintlig byggnad. På detta sätt får man en bättre sikt vid hörnet och en sammanlagd bredd på minst 5 meter. Hörnavskärningen behöver inte genomföras förrän Trafikverket ska ta järnvägsområdet i anspråk. Gång- och cykelvägens bredd kommer påverkas även av att det behövs ett skydd mot en eventuell tågolycka. Detta skydd ska säkerställas genom en mur mellan gång- och cykelvägen och järnvägen, se avsnitt om *Hälsa och säkerhet*.

**TORG** Torg

**GÅNGCYKEL** Gångväg, cykelväg

**trappa** Trappa

**X<sub>1</sub>** Markreservat för allmännyttig gångtrafik



*Karta som visar befintligt cykelnät med ny cykelväg markerad.*



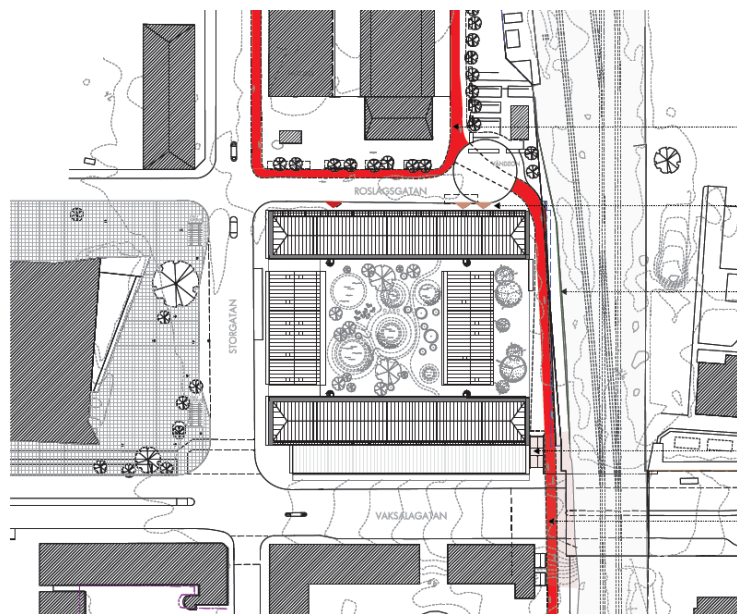


Illustration som visar angöring, entréer och ny gång- och cykelväg.  
Sandellsandberg arkitekter

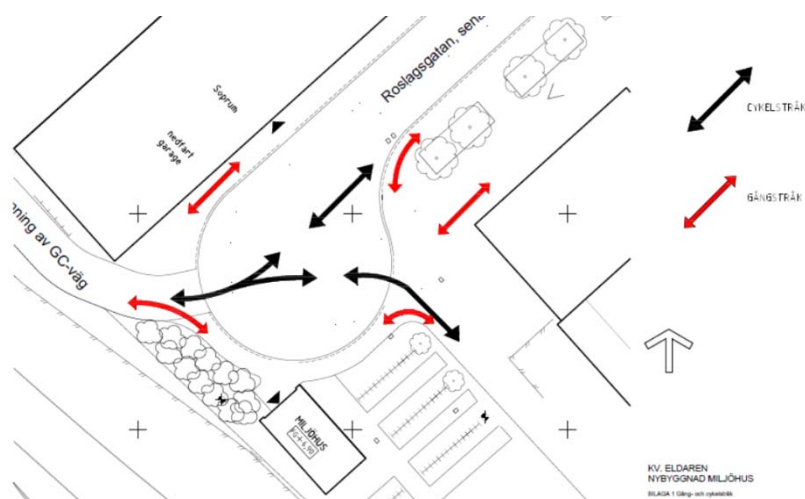


Illustration som visar gång- och cykelrörelser vid Roslagsgatan. Archus Arkitekter

## Bil- och cykelparkering

Garage för bilar finns i befintligt källarplan samt anordnas i gatuplan när den befintliga parkeringen byggs över med ett gårdsbjälklag. Infarten till befintligt garage är mot Roslagsgatan och där kan även infarten till det nya garaget i markplan placeras, se illustration ovan. Infarten till garaget kan anordnas som en portik i gatuplan genom den befintliga byggnaden. I källaren finns 57 platser som i nuläget hyrs ut till de boende i fastigheten (120 lägenheter) samt externt. Behovet av parkering enligt Uppsala kommuns parkeringstal är 36 platser för befintliga bostäder samt 25 platser för de nya bostäderna, sammanlagt 61 platser. Detta innebär att högst 4 platser för boende behöver tillskapas i markplan. Utöver detta behövs 7 P-platser för verksamheterna och i den mån det är möjligt parkering för besökande. Det är brist på besöksparkering i detta centrala läge och det är därför lämpligt att anordna sådana platser. Parkeringsbehovet stäms av mot gällande parkeringsnorm vid bygglovet.

Cykelparkering för boende och verksamma på fastigheten kan anordnas i byggnadens källare. För de befintliga och nya bostäderna samt verksamheterna behövs det 508 platser enligt kommunens parkeringstal. Hälften av dessa, 254 stycken, kan anordnas i markplan under gården och övriga som långtidsparkering i garage. Besökare hänvisas till offentliga cykelställ vid Roslagsgatan.



**BCP** Bostäder, Centrum, Parkering

**f8** Portik, minst 2,5 meter bred, för infart till garage ska anordnas.



Illustration som visar bil- och cykelparkering i markplan under bostadsgården. Sandellsandberg arkitekter.

## Hälsa och säkerhet

### Buller

Området är utsatt för trafikbuller från Vaksalagatan, Storgatan samt järnvägen. En trafikbullerutredning har tagits fram under planarbetet för att undersöka hur de planerade bostäderna berörs av buller. Utredningen utgår från den trafikprognos för 2030 som redovisas i avsnittet om trafik samt aktuella flöden för spårtrafik från Trafikverket.

Planarbetet startade med ett planuppdrag 2013-03-21 vilket innebär att den senaste förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) inte kan tillämpas i denna detaljplan. Förordningen kan endast tillämpas på detaljplaner som påbörjats efter den 2 januari 2015. För äldre pågående ärenden ska äldre ”förhållanden” tillämpas. Planförslaget och bullerutredningen utgår från nationella riktvärden enligt riksdagsbeslut 1997 och Boverkets allmänna råd (2008:1) men tar hänsyn till att det numera finns en förordning som tillåter en högre bullernivå.

Utredningen visar att riktvärdena för den ekvivalenta ljudnivån (55 dBA) för väg- och spårtrafik överskrids på fasaderna mot Vaksalagatan, Storgatan och järnvägen. Detta innebär att avsteg från riktvärdena för trafikbuller enligt Boverkets riktlinjer måste tillämpas för den nya bebyggelsen.

#### *Boverkets allmänna råd 2008:1*

Huvudregeln innebär att ljudnivån ska vara lägre än 55 dBA ekvivalent nivå utomhus vid fasad och 70 dBA maximal ljudnivå utomhus på uteplats. Med hänsyn till områdets centrala läge och att det är ett tillskott till befintlig bebyggelse där ljudmiljön förbättras för många av de boende bedöms det rimligt att göra avsteg från huvudregeln. Enligt de allmänna råden bör man göra avsteg från huvudregeln enligt vissa principer. Även då ljudnivåer överstiger 65 dBA kan man tillåta bostäder men de ska då utformas på ett sådant sätt att de vänder sig mot den tysta eller ljuddämpade sidan. Även vistelseytor, entréer och bostadsrum bör konsekvent orienteras mot den tysta eller ljuddämpade sidan. Det bör alltid vara en strävan att ljudnivån på den ljuddämpade sidan är lägre än 50 dBA. Där det inte är tekniskt möjligt att klara 50 dBA utmed samtliga våningsplan på ljuddämpad sida bör det accepteras upp till 55 dBA vid fasad, normalt för lägenheter i de övre våningsplanen. 50 dBA bör dock alltid uppfyllas för flertalet lägenheter samt vid uteplatser och gårdsytor. Enligt de allmänna råden bör även maximalnivån 70 dBA uppfyllas på den ljuddämpade sidan.

#### *Ljudmiljö*

Den bullrigaste sidan på de nya husen är mot järnvägen med en ekvivalent ljudnivå på 65–70 dBA. Mot Storgatan är ljudnivån 55–60 dBA och på fasaderna mot gården varierar ljudnivån mellan 45–55 dBA. De nya takvåningarna har mest buller mot järnvägen med nivåer på 67–68 dBA, mot Vaksalagatan 60–65 dBA, och mot Storgatan 55–60 dBA. Mot gården har takvåningarna ekvivalenta nivåer mellan 50–55 dBA med undantag av lägenheterna närmast järnvägen. Den maximala ljudnivån på fasaderna närmast järnvägen är mycket hög, 85–90 dBA.

#### *Lägenheter*

Planen ställer krav på att samtliga lägenheter ska ha minst hälften av bostadsrummen mot en ljuddämpad sida. Bullret på den ljuddämpade sidan får vara högst 55 dBA ekvivalent nivå vilket överensstämmer med den nya förordningen men är högre än de 50 dBA som Boverkets allmänna råd (2008:1) föreskriver. Samtliga lägenheter har möjlighet att klara detta med undantag av sex lägenheter på taket närmast spårområdet. Dessa lägenheter har bullernivåer som är 55 dBA–65 dBA och därför behövs särskilda åtgärder. Genom att utforma räcket på takterrassen som en tät bullerskärm kan bullret dämpas till högst 55 dBA. Räckena kan utföras i glas till en höjd av 120 mm.

Rekommendationen om högst 70 dBA maximal ljudnivå på den ljuddämpade sidan uppfylls för merparten av lägenheterna. På en del av gårdsfasaden mot Storgatan överskrids riktvärdet med 1–4 dBA. Vid takterrasserna överskrids den maximala ljudnivån på en del av lägenheterna, men där kan

bullerskärmar i form av täta räcken dämpa ljudnivån. För att klara maximal ljudnivå inomhus under nattetid (45 dBA enligt Boverkets allmänna råd) kan det behövas särskild ljuddämpning i fasader.

#### *Utemiljö, bostadsgård*

Bostadsgården som skapas enligt planförslaget kommer att vara ljuddämpad men får ljudnivåer på 50–55 dBA ekvivalent nivå. Den maximala ljudnivån understiger 60 dBA för vägtrafik men är mellan 70–75 dBA för tågtrafik. För att dämpa bullret ställer planen krav på avskärmning på en del av gården vilket gör det möjligt att uppnå en ljudnivå under 50 dBA ekvivalent nivå och 70 dBA maximal nivå. Bullerskärmen kan utföras som en dämpande konstruktion som kläs in med grönska på båda sidor, se illustration i avsnittet friyta. Bostadsgården är gemensam vilket innebär att alla lägenheter får tillgång till en bullerskyddad uteplats.

Följande planbestämmelser införs för att säkerställa att bostäderna får en godtagbar ljudmiljö:

- f7** Byggnaden ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet är vända mot ljuddämpad sida med högst 55 dBA ekvivalent nivå utanför fasad (frifältsvärde)
- m** Bullerskärm ska uppföras vid gemensam uteplats

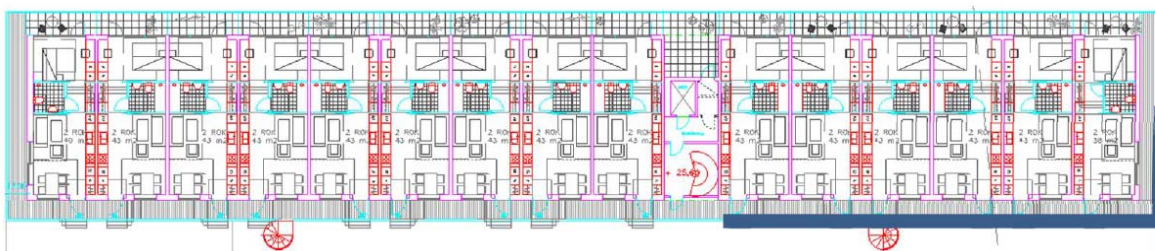


Illustration som visar hur räcket på takterrassen kan utformas som en bullerskärm. Akustikbyrån.

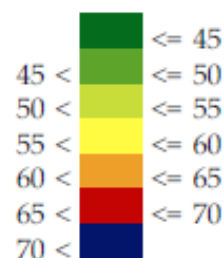
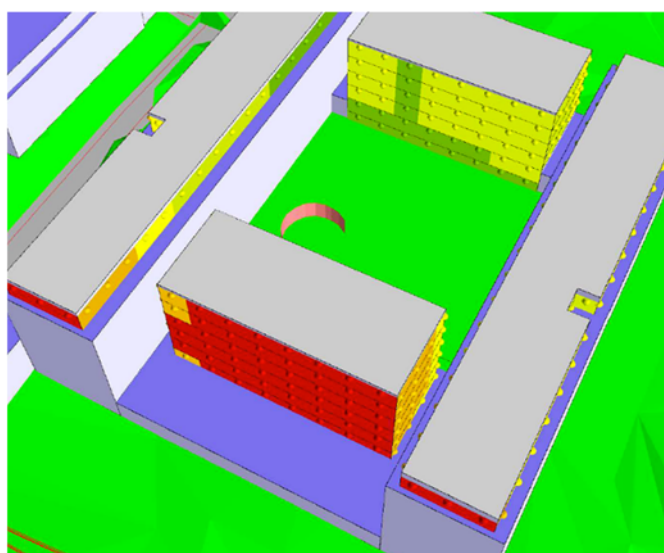


Illustration som visar ekvivalenta bullernivåer. En bullerskärm i form av en halvcirkel är illustrerad på gården. Akustikbyrån.

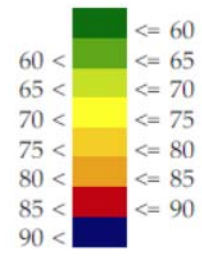
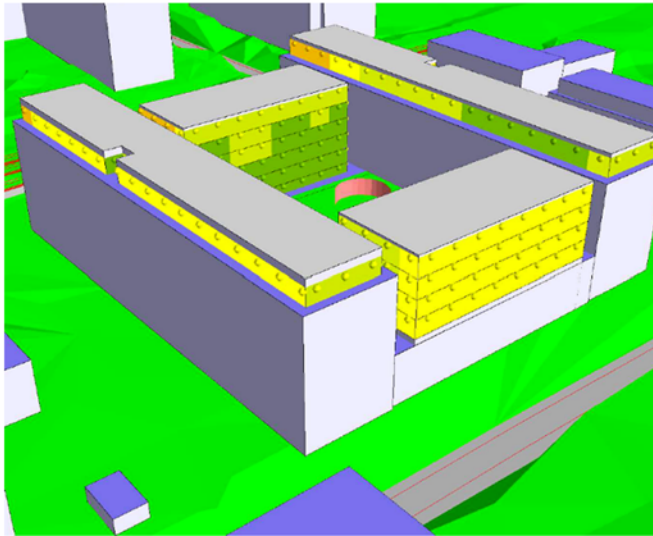


Illustration som visar ekvivalenta bullernivåer. Akustikbyrån.

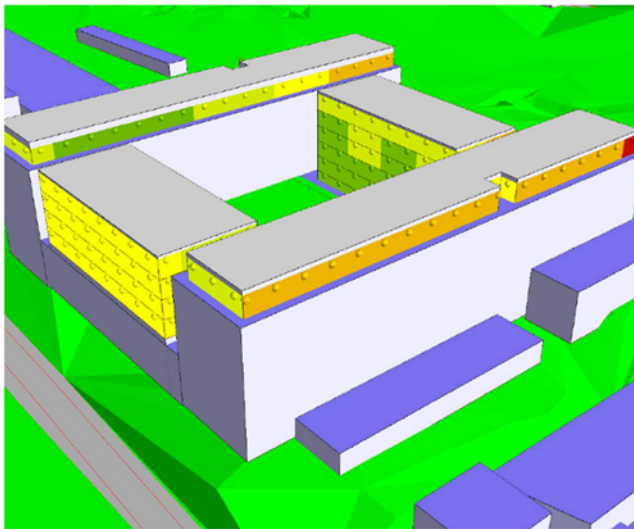


Illustration som visar ekvivalenta bullernivåer. Akustikbyrån.

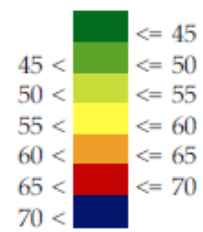
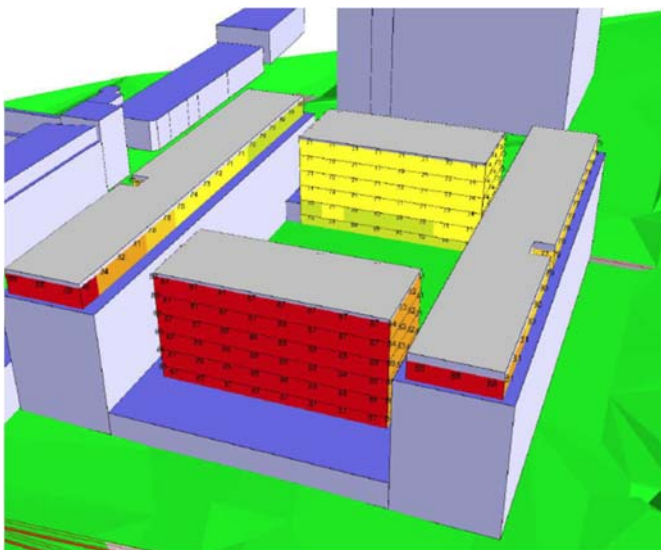
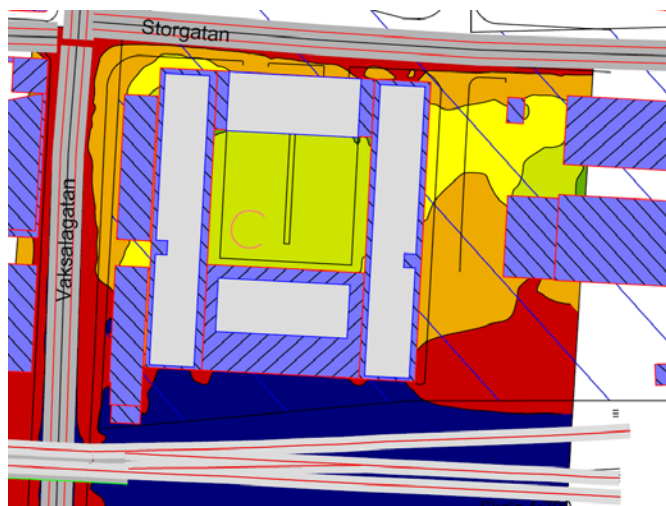
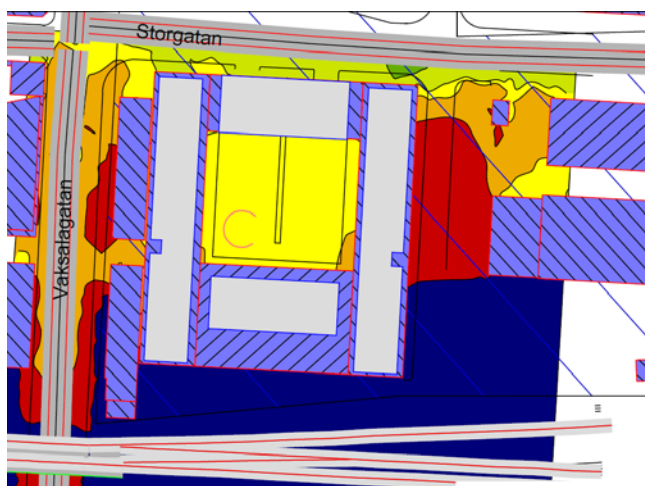


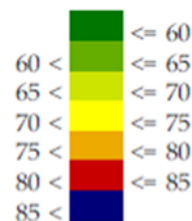
Illustration som visar maximala bullernivåer vid fasad. Akustikbyrån.



Utbredning av buller på gården, ekvivalent nivå, Akustikbyrån.



Utbredning av buller på gården, maximal nivå, Akustikbyrån.



### Risk för olyckor vid järnväg

Planområdet ligger i anslutning till järnvägen som hanterar både person- och godstrafik, bland annat farligt gods. En riskutredning har gjorts av Briab (2017-08-31) som föreslår följande riskreducerande åtgärder för att sänka risknivåerna till acceptabla nivåer:

- Ny bebyggelse uppförs som närmast 25 meter från järnvägens närmaste spårmitt. Inom detta avstånd bör den nya bebyggelsen inte uppmuntra stadigvarande vistelse som exempelvis gårdsyta för nya bostäder.
- Nya byggnaders fasader som vetter direkt mot järnvägen och som placeras mellan 25–43 meter från närmaste spårmitt utförs med fasader i lägst brandteknisk klass EI30 och fönster i EW30. Sådana fönster får vara öppningsbara.
- Nya byggnaders som placeras mellan 25–43 meter från närmaste spårmitt förses med minst en utgång som vetter bort från järnvägen.
- Ett fristående påkörningsskydd uppförs mellan spår och byggnad. Påkörningsskydd bör dimensioneras för att klara påkörningar enligt gällande konstruktionsstandarder och Trafikverkets krav för byggnadsverk intill järnväg.

Planen innebär att nya bostäder får uppföras minst 25 meter från järnvägen (närmaste spårmitt) under förutsättning att utrymning från byggnaden kan ske bort från järnvägen. Planen ställer också särskilda



krav på fasaden som vetter mot järnvägen men planbestämmelserna kan inte ange vilken brandteknisk klass som avses. För att förhindra att tåg spårar ur och kör på byggnaden ställs det krav på ett fristående påkörningsskydd som placeras intill järnvägsområdet. Påkörningsskyddet som är en fristående mur ska placeras på kommunens mark, men uppförs och förvaltas av ägaren till bostadsfastigheten. Enligt riskutredningen behöver muren vara cirka 1,5 meter hög för att klara beräknade laster. För att skydda hela byggnaden behöver påkörningsskyddet sträcka sig 11 meter från den norra tomtgränsen och cirka 5 meter från det södra hushörnet. Detta är dock inte förenligt med det allmänna intresset av en tillräckligt bred gång- och cykelbana längs med järnvägen. Planen reglerar därför ett påkörningsskydd som endast sträcker sig 15 meter från det södra hushörnet. Detta innebär att 9 meter av fasaden exponeras för påkörningsrisk, men enligt riskutredningen bedöms denna risk som marginell och acceptabel.

För befintliga delar av byggnaden som ligger närmare än 25 meter begränsas användningen så att risken för att människor kommer till skada vid en eventuell olycka minimeras. Området 15–25 meter från närmaste spårmitt kan endast användas för parkering och centrumverksamheter. Se planbestämmelser under avsnittet *Bebyggelse och gestaltning*. Verksamheternas omfattning närmast järnvägen måste dock ytterligare begränsas med hänsyn till riskerna och möjligheterna till utrymning. Enligt riskutredningen får högst 150 personer vistas samtidigt i den delen av byggnaden. Detta kan inte regleras i detaljplanen, men ska bevakas vid bygglov. Den stora takterrassen närmast järnvägen får inte inbjudas till stadigvarande vistelse och ska därför utformas som ett grönt tak. Taket får inte möbleras med sittplatser och liknande. Lägenheternas balkonger och uteplatser ska vändas in mot den skyddade gården.

- b2** Ventilationen ska utföras så att den är avstängningsbar och ventilationsintag ska placeras på en sida som vetter bort från järnvägen
  - b5** Fasader som vetter mot järnvägen ska utföras så att den klarar yttre påfrestningar såsom tryck och värme i händelse av tågolycka
  - b6** Utrymning ska kunna ske från fasader som ej vetter mot järnvägen
- Skydd** Påkörningsskydd ska uppföras

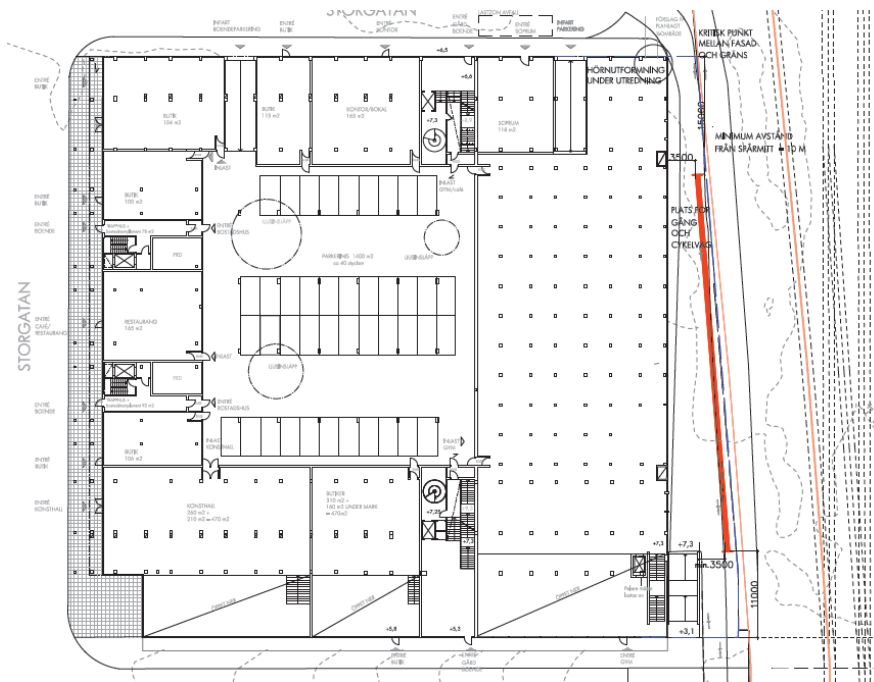
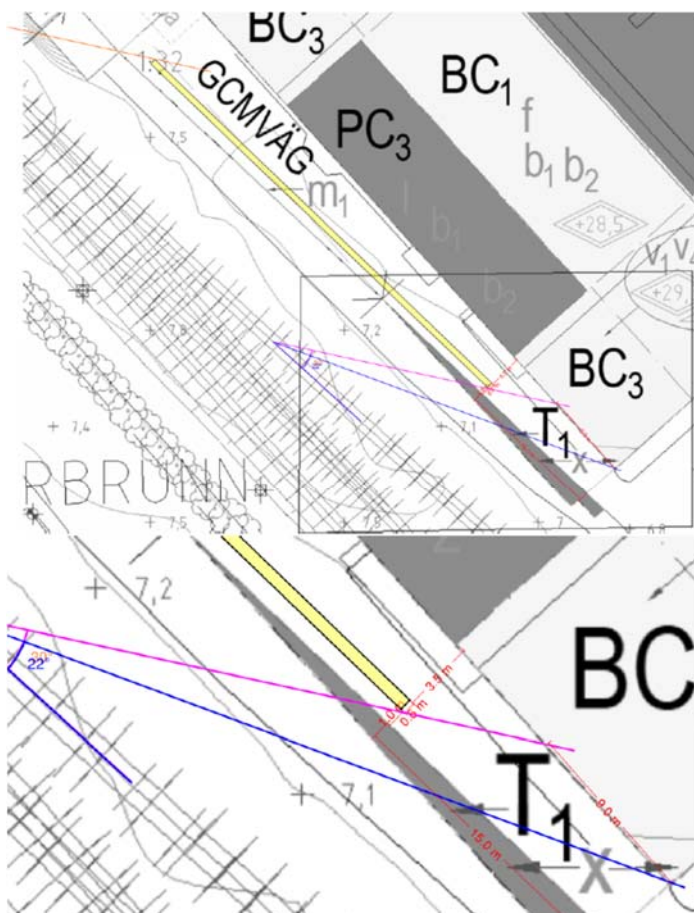


Illustration som visar placering av påkörningskydd, Sandellsandberg.



Utdrag ur Riskutredningen som visar påkörningskydd, Briab.

## Översvämningsrisk

Planområdet ligger delvis inom område med stor sannolikhet för översvämnning i ett 100-årsperspektiv. Enligt den kartering som MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, tog fram 2013 kan området då komma att översvämmas. Elinstallationer och andra viktiga anläggningar för husets drift som kan ta skada av översvämnningar ska förläggas över översvämningsnivån alternativt placeras i vattensäkert utrymme. Ytterligare information finns i riskutredningen som Briab tagit fram.

**b4** Elanläggningar ska placeras minst +6,7 meter över nollplanet eller i vattensäkert rum.

## Vibrationer

Närheten till järnvägen kan innebära vibrationer i närliggande byggnader. Vibrationerna i marken får inte överstiga en vibrationshastighet på högst 0,4 mm/s enligt riktvärden uppsatta av Trafikverket och Naturvårdsverket. Särskilda vibrationsdämpande åtgärder kan därför komma att krävas vid grundläggning. Konsultföretaget Akustikbyrå har gjort en mätning av vibrationshastigheten i befintlig byggnad för att undersöka om det krävs insatser för att klara riktvärdena för de nya bostäderna. Mätningen har gjorts vid flera olika passerande tåg men omfattar inte något godståg med flygbränsle. Mätningen kan därför behöva kompletteras inför projektering av de nya bostäderna. Mätningen visar på värden som med stor marginal understiger riktvärdet. I källarplan noteras det högsta värdet 0,014 vid södergående upptåg och på vindsbjälklaget noterades det högsta värdet 0,033 vid ett okänt tåg med okänd riktning. Eftersom området är utsatt för trafikbuller från gator och järnväg reglerar planen ett lägre riktvärde än det generella riktvärdet för vibrationer. Detta ger förutsättningar för en bättre bostadsmiljö.

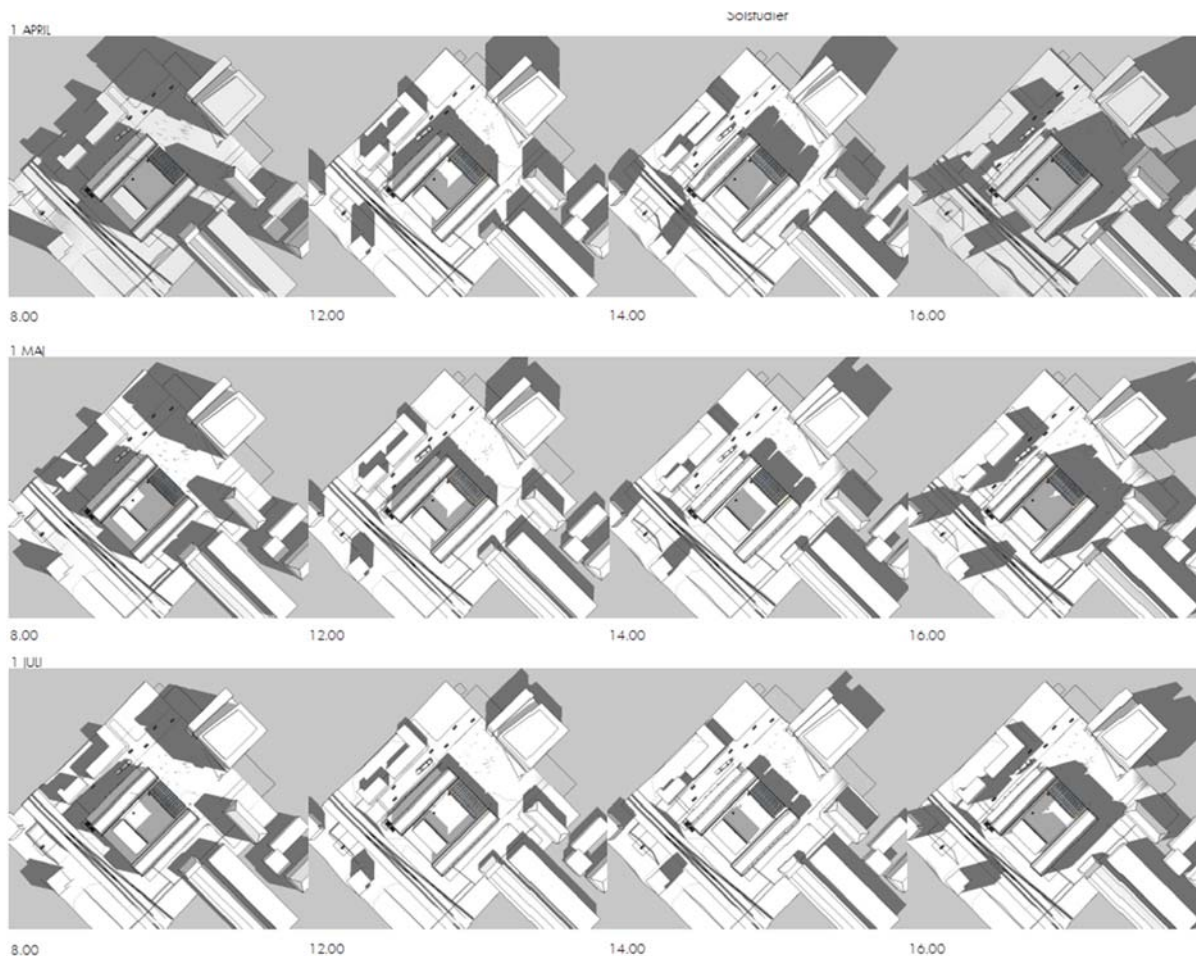
**b4** Byggnader ska utformas så att vibrationshastigheten inte överstiger 0,3 mm/sekund

## Solinstrålning

Tillgången till sol i en tät innerstadsmiljö är begränsad. Bostadsgården blir avskärmd från buller genom de nya husen men den blir även avskärmd från solljus. Under sommartid då gården används som mest är delar av gården solbelyst under stor del av dagen.

Kravet som ställs utifrån buller på genomgående lägenheter medverkar till att alla lägenheter även får fönster från minst två väderstreck vilket är positivt utifrån ljussynpunkt. Takvåningarna och lägenheterna mot järnvägen i sydväst bedöms få god tillgång till sol.

De nya bostadshusen i kvarteret kan även påverka skuggningen av platsen framför UKK, Uppsala konsert och kongress. I UKK finns en restaurang med uteservering mot denna plats. Solstudien visar dock att platsen inte påverkas nämnvärt av den nya bebyggelsen.



*Solstudie 1 april, 1 maj och 1 juli. Sandellsandberg arkitekter*

### Markföroreningar

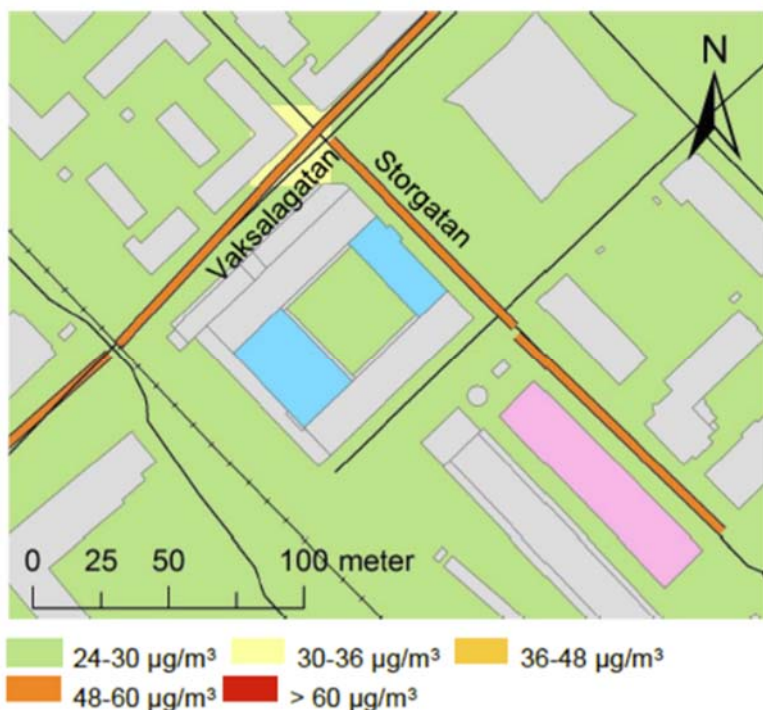
Inom kvarteret Siv har det historiskt sett funnits olika verksamheter som kan ha orsakat föroreningar. I databasen över potentiellt förorenade områden finns uppgifter om att det ska ha funnits färghandel, verkstadsindustri och ytbehandling (galvanisering och gummireparationsverkstad), garveri (sadelmakeri), trycker (en påsfabrik) samt någon form av desinfektionshantering. En kemtvättsverksamhet i form av en tillfällig byggnad ska även ha funnits vid Vaksala torg intill planområdet. Den som ska göra en åtgärd i ett förorenat område som kan medföra risk för spridning och exponering är skyldig att anmäla detta till miljöförvaltningen.

### Luft

En luftutredning har tagits fram av SLB-analys, Stockholms luft- och bulleranalys, för att undersöka hur luften påverkas av den nya bebyggelsen. Frisk luft är ett av de nationella miljö kvalitetsmålen och syftar till att minska halterna av luftföroreningar. För att uppnå detta mål finns miljö kvalitetsnormer för specifika luftföroreningar. Planläggning får inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid innehåller årsmedelvärde, dygnsmedelvärde som får överskridas 7 gånger per år samt ett timmedelvärde som får överskridas högst 175 gånger per år. I alla mätningar i Stockholms och Uppsala län har dygnsmedelvärdet för kvävedioxid varit svårare att klara än årsmedelvärdet och timmedelvärdet. Miljö kvalitetsnormen för PM10 innehåller både ett årsmedelvärde och ett dygnsmedelvärde som får överskridas högst 35 gånger per kalenderår. I alla mätningar i Stockholms och Uppsala län har dygnsmedelvärdet för PM 10 varit svårare att klara än årsmedelvärdet.

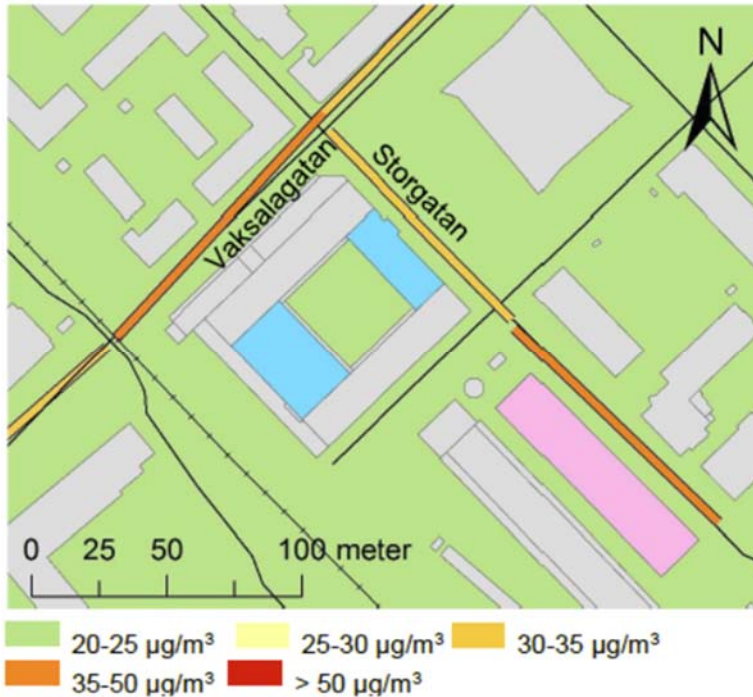
De lokala faktorer som påverkar halterna mest är trafikmängden, användning av dubbdäcken samt fordonsflottans skick. Trafikprognoserna visar att trafiken på Storgatan förväntas minska till år 2030 och 2050. Luftutredningen utgår från det sämsta scenariot vilket är den trafikmängd som finns idag. Enligt utredningen beräknas halterna ligga under gränsvärdena för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) samt för partiklar, PM10. För kvävedioxid beräknas dygnsmedelvärdet till 52–59 µg/m<sup>3</sup> (mikrogram per kubikmeter) jämfört med normens 60 µg. Dygnsmedelvärdet för PM10 på Storgatan beräknas till 30–35 µg/m<sup>3</sup> jämfört med normvärdet på 50 µg/m<sup>3</sup>. De förhållandevis höga halterna av kvävedioxid beror på den höga andel tung trafik som antas gå på Storgatan, 10 %.

Den planerade bebyggelsen beräknas medföra cirka 10 µg/m<sup>3</sup> respektive 5 µg/m<sup>3</sup> högre halter av kvävedioxid samt PM10 jämfört med nuvarande bebyggelse på Storgatan eftersom en försämring av luftblandningen sker vid nybyggnaden. Värdena ligger dock under miljö kvalitetsnormen och luften kommer att förbättras i och med att trafiken på Storgatan förväntas minska. Utvärderingen av luftföroreningar från Vaksalagatan förändras inte i och med tillbyggnaden i kvarteret Siv men även här beräknas halter under norm för både kvävedioxid och partiklar. Kommunen har ett åtgärdsprogram för bättre luftkvalitet för att komma minska halterna av luftföroreningar. I programmet ingår ett flertal åtgärder såsom dammbindning, dubbdäcksförbud, hastighetssänkning, miljöklassning av bussar, ökad satsning på cykel, parkeringsöversyn med mera.



*Beräknad kvävedioxidhalt dygnsmedel det värsta 8:e dygnet år 2015 med planerad bebyggelse. Normen som ska klaras är 60 µg/m<sup>3</sup>. Utdrag ur luftutredningen, SLB Analys*





Beräknad partikelhalt, PM10 dygnsmedel det värsta 36:e dygnet år 2015 med planerad bebyggelse. Normen som ska klaras är  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Utdrag ur luftutredningen, SLB Analys

## Mark och geoteknik

Marken består av postglacial lera.

## Vattenområden

Området ligger inom yttre vattenskyddsområde. Gällande vattenskyddsföreskrifter ska följas. Dispens ska sökas hos länsstyrelsen för markarbeten djupare än en meter ovan högsta grundvattennivå.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

De nya bostäderna medför att det behövs ytterligare brandposter för släckvatten. Garaget ska i första hand ska sakna avlopp för att förhindra att smältvatten avleds till ledningsnätet. Om spolmöjligheter finns eller om mycket stora mängder smältvatten kan uppstå ska det vara utrustat med slam- och oljeavskiljare. Därefter kan, om möjligt, påkoppling ske till dagvattennätet.

### Dagvatten, recipient

En dagvattenutredning (Bjerking 2017-08-21) har tagits fram under planarbetet. Dagvattnet från planområdet leds vidare till recipienten Fyrisån som omfattas av miljökvalitetsnormer. I dagsläget varken fördröjer eller renar fastigheten utgående dagvatten. Utredningen föreslår att dagvattnet från taken kan fördröjas och renas genom växtbäddar på bostadsgården. Dagvattnet från gång- och cykelvägen kan fördröjas i makadammagasin under mark. På detta sätt kan dagvattenflödet minska betydligt och vattnet renas innan det släpps ut till Fyrisån. Utredningen poängterar också vikten av en höjdsättning på gården så att vattnet kan ledas bort från husen i riktning mot järnvägen i händelse av ett mycket kraftigt regn.

- b1** Tak ska utföras som terrassbjälklag med utrymme för planteringar och fördröjning av dagvatten.

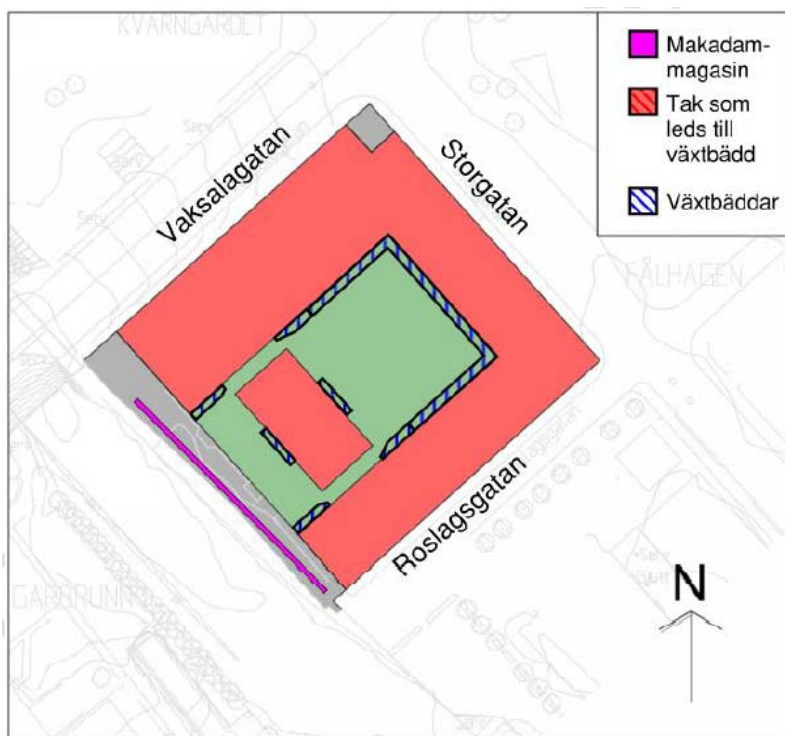


Illustration från dagvattenutredningen som visar placering av växtbäddar och makadammagasin. Bjerking.

### Avfall

I kvarteret Siv sker för närvarande hämtning av avfall från Storgatan. Detta är mindre lämpligt med hänsyn till busstrafiken. Planförslaget innebär att avfallsutrymmet flyttas till Roslagsgatan som kompletteras med en större vändplan.

Planen innehåller även byggrätt för en källsorteringsbyggnad på kommunens mark mellan Godsmagasinet och järnvägen. Denna byggnad är till för Godsmagasinet och ska ersätta den fristående byggnad som finns på andra sidan Godsmagasinet idag. Detta kommer att underlätta för leveranser till kontorshuset Eldaren. Den nya byggnaden får ett exponerat läge och det ställs därför krav på hög arkitektonisk kvalitet.

- E2** Källsorteringsbyggnad
- f1** Byggnaden ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet

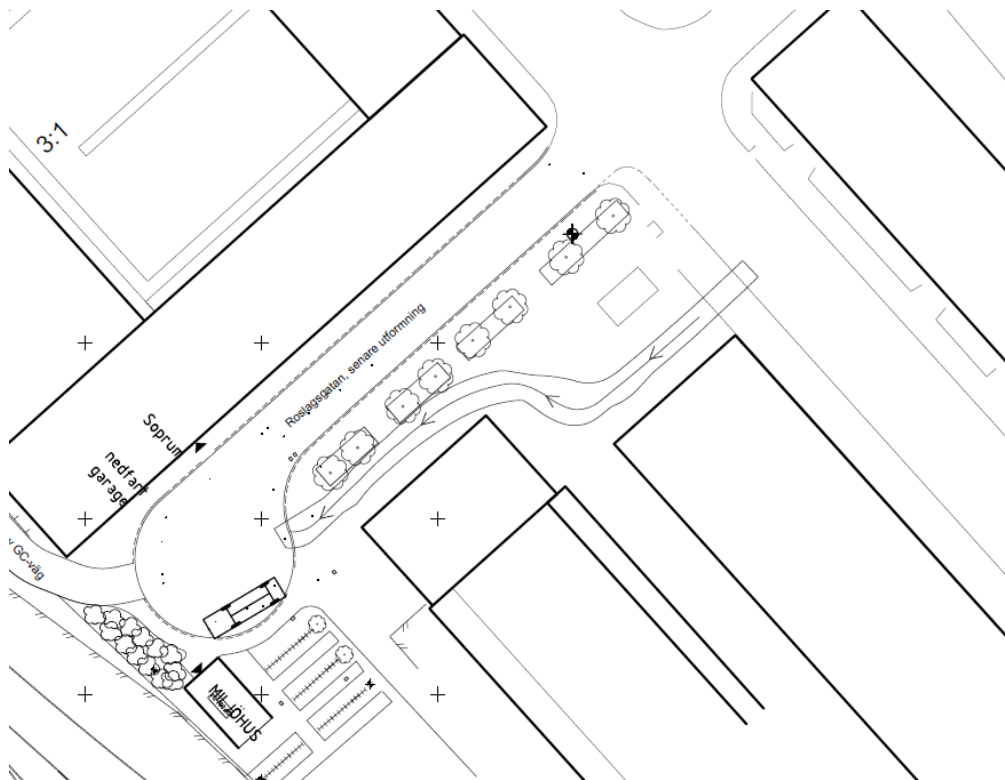


Illustration som visar transportväg för leveranser till kontorshuset Eldaren samt placering av ny källsorteringsbyggnad. Archus.

## **E1**

För att klara den ökade elförbrukningen behöver nätstationen på andra sidan Roslagsgatan byggas ut och befintliga serviser förstärkas. Serviscentraler och anslutningspunkter ska placeras i yttervägg mot Storgatan alternativt Roslagsgatan. Detaljplanen ger viss möjlighet att bygga ut stationen. Transformatorstationen är placerad i ett exponerat läge och det ställs därför krav på hög arkitektonisk kvalitet. Delar av E-området får inte bebyggas eftersom det behövs ett fritt utrymme för leveranser till kontorshuset i kvarteret Eldaren.

**E1** Transformatorstation

**f1** Byggnaden ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet

## **Värme**

Byggnaderna planeras för att kunna värmas upp med fjärrvärme.

## **Tele och bredband**

Det finns goda möjligheter att ansluta till telenät och bredband.

## PLANENS GENOMFÖRANDE

Genomförandeavsnittet redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för ett ändamålsenligt och i övrigt samordnat plangenomförande. Avsnittet har inte någon självständig rättsverkan utan ska fungera som vägledning till de olika genomförandeåtgärderna. Avgörande frågor som rör fastighetsbildning, VA-anläggningar, vägar m.m. regleras såldes genom respektive speciallagstiftning.

### Markägförhållanden

Planområdet utgörs av fastigheten Fålhagen 3:1 som ägs av Rikshem Fålhagen AB och Fålhagen 1:32 som ägs av kommunen.

### Organisatoriska frågor

#### Tidplan

Granskning	4:e kvartalet 2017
Antagande	2:a kvartalet 2018
Laga kraft	3 veckor efter planens antagande om inte planen överklagas
Byggstart	3:e kvartalet 2018 eller 2:a kvartalet 2019 om planen överklagas
Färdigställande	1:a kvartalet 2020 eller 4:e kvartalet 2021 om planen överklagas

### Genomförandetid

Genomförandetiden är satt till 5 år från och med den dag planen vinner laga kraft. Tiden är beslutad på grund av den begränsade omfattningen av allmän plats och storleken på planen. När genomförandetiden har gått ut fortsätter planen att gälla tills den ändras eller upphävs. När genomförandetiden har gått ut har fastighetsägaren inte längre rätt att erhålla ersättning om bygglov, rivningslov eller marklov enligt planen skulle nekas.

### Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats som i planen utgörs av en gata med vändplan, gång- och cykelbana samt två torg. Kommunen ansvarar för drift och underhåll på allmän plats. Drift av trottoarytor i direkt anslutning till enskild fastighet svarar fastighetsägaren för.

### Ledningar

Exploatören ansvarar för anläggning inom kvartersmark avsedd för bostadsbebyggelse, inklusive ledningar. Det framtida drift- och underhållsarbetet ansvarar den enskilda fastighetsägaren för.

#### *El, vatten, avlopp, bredband och tele*

Den tillkommande bebyggelsen ska anslutas till befintliga el-, vatten- och avloppsledningarna.

- Vatten- och avloppsledningarna ägs av Uppsala Vatten och ligger i Vaksalagatan, Storgatan och Roslagsgatan.
- El- och fjärrvärmeledningarna ägs av Vattenfall AB värme samt Vattenfall eldistribution AB.
- Fibernätkablar och telekablar ligger i Vaksalagatan, Storgatan och Roslagsgatan och ägs av IP Only och Borderlight respektive Telenor och Skanova.
- Uppsala kommun har kabel för belysning och trafiksignal i omgivande gatunät.

Det kan finnas ytterligare av stadsbyggnadsförvaltningen okända ledningar som berörs av detaljplanen. Det åligger exploatören att undersöka om ytterligare ledningar finns.

### Myndighetsutövning

Kommunen ansvarar för myndighetsutövning i form av planläggning samt bygglovsprövning. Efter att detaljplanen vunnit laga kraft ansöker kommunen med hjälp av exploatören om fastighetsbildning hos det kommunala lantmäteriet. Exploatören ansöker sedan om bygglov till stadsbyggnadsförvaltningen.

Området ligger inom yttre vattenskyddsområde. Gällande vattenskyddsföreskrifter ska följas. Dispens ska sökas hos länsstyrelsen för markarbeten djupare än en meter ovan högsta grundvattennivå.

### **Etapputbyggnad**

Bostads- och centrumbebyggelsen byggs ut i en samlad etapp under cirka 2,5 år med preliminär byggstart hösten 2018. I anslutning till kvartersmarken ska även Roslagsgatan och Storgatan byggas om och en ny gång- och cykelled ska uppföras mellan kvartersmarken och spårområdet. Innan de tillkommande bostäderna i planen kan få startbesked ska ett påkörningsskydd intill spårområdet vara uppfört. Detta ställer krav på en samordnad genomförandeprocess mellan berörda aktörer. Se vidare under rubriken *Tekniska frågor*.

Samordning mellan kommunens gatutbyggnad och exploatörens byggprojekt ska göras i god tid för att undvika onödiga komplikationer och minska risker i byggskedet. En samordning är viktig för att säkra gång- och cykel samt kollektivtrafiken i området och till och från stationen. Idag finns ett x-område som möjliggör för gångtrafikanter att ta sig gent från Vaksalagatan till stationen. När denna stängs igen på grund av byggnation behöver nya gångmöjligheter säkerställas under byggtiden.

### **Fastighetsrättsliga frågor**

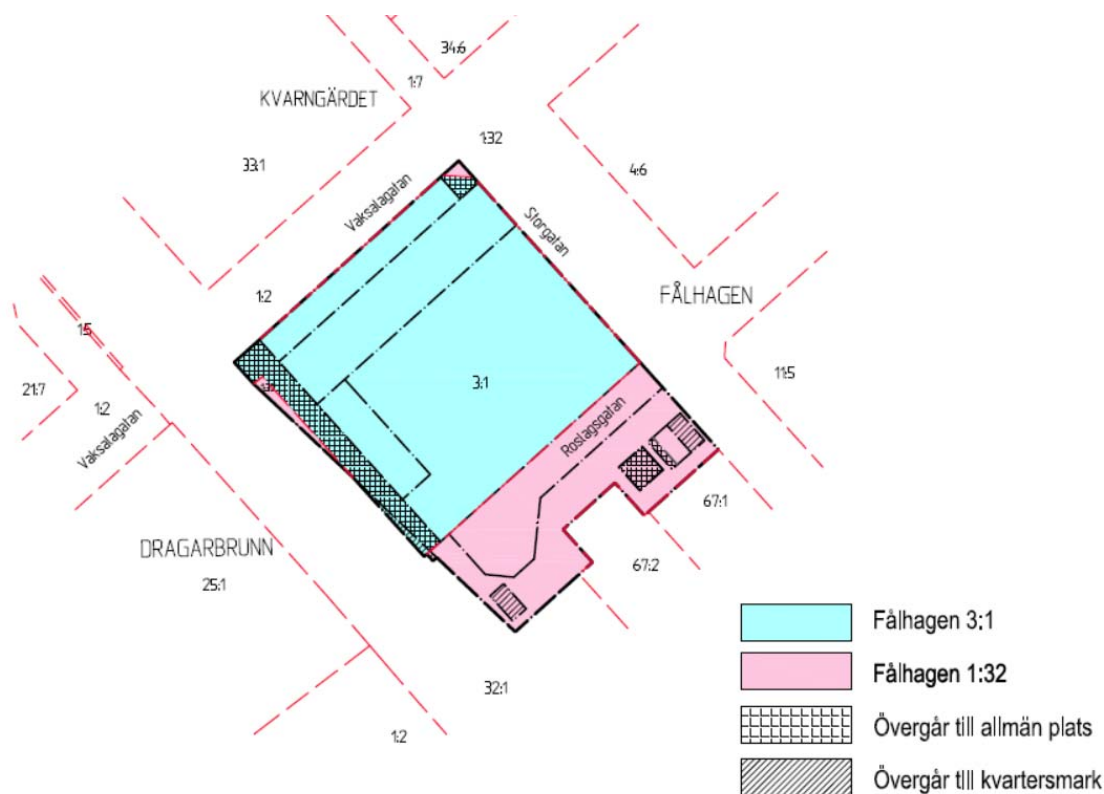
Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande. Fastighetsindelingsbestämmelsen för Fålhagen 3:1 förhindrar ett genomförande av planen och tas därför bort. Följande bestämmelse tillkommer:

*Tidigare gällande fastighetsindelingsbestämmelse 0380-28/FA3 upphävs.*

Fastighetsbildningsåtgärder krävs för att fastighetsrättsligt genomföra detaljplanen. Ansökan om fastighetsbildning ställs till Uppsalas kommunala lantmäteri. Området som i denna plan är utpekad som gång- och cykelbana är reglerat i den gällande detaljplanen som allmän plats. Däremot gjordes ingen fastighetsbildningsåtgärd i enlighet med planen. En fastighetsreglering genomförs i syfte att föra över del av fastighet Fålhagen 3:1 till kommunens gatufastighet Fålhagen 1:32 för cykelbanan. Del av torget som ligger i korsningen Storgatan och Vaksalagatan regleras också in i kommunens gatufastighet Fålhagen 1:32 från fastighet Fålhagen 3:1. En mindre del av fastigheterna Fålhagen 3:1 och 1:32 ska även föras över till järnvägsfastigheten Dragarbrunn 32:1, se illustration på nästa sida.

Byggrätten på kvartersmarken medger garage under jord och centrumverksamhet och bostäder i våningsplan ovan mark med gemensam innergård. De nya bostäderna kan komma att utgöra en bostadsrättsförening varför en 3D-fastighetsbildning kan komma att bli aktuell. Detta skulle innebära att de befintliga hyreslägenheterna tillsammans med centrumverksamheten bildar en fastighet och de nya bostäderna bildar en annan. Syftet är att kunna säkerställa en äkta bostadsrättsförening och två lämpliga fastigheter ur både skötsel- och ekonomisynpunkt. Det är fastighetsägaren/exploatören som avgör om de nya bostäderna blir hyresrätter eller bostadsrätter.





Karta som visar fastigheter och vilken mark som övergår till allmän plats respektive kvartersmark.

## Ekonomiska frågor

### Avtal

Ett plankostnadsavtal är tecknat mellan kommunen och exploatören. Exploatören står för plankostnaderna under arbetets gång och därför tas ingen planavgift ut i bygglovsavgiften.

### Exploateringsavtal

Avtalet reglerar projektets genomförande och kostnadsfördelning för allmänna platser och anläggningar inom planområdet samt de markregleringar som ska genomföras enligt ovan. Kostnader som regleras i avtalet redogörs i huvudsak för i nedanstående rubriker i detta avsnitt om ekonomiska frågor.

### Allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar därmed för genomförandet. Vissa åtgärder bekostas av kommunen och vissa av exploatören, beroende på vad som föranleds av detaljplanen. Breddning av Roslagsgatan och ny vändplan bekostas av exploatören, då åtgärden är en konsekvens av att sopbilen behöver angöra kvarteret Siv. Gång- och cykelbana i Roslagsgatan bekostas av kommunen. Exploatören och kommunen delar på kostnaden för ny gång- och cykelbana längs spårområdet samt för den trappa som ska förbinda Vaksalagatan med gångbanan.

Eventuell justering eller återställande av allmän plats till följd av byggnationen av kvartersmark bekostas av exploatören. Kommunen svarar för kostnader för framtida drift och underhåll.

## **Påkörningsskydd**

I planen möjliggörs det påkörningsskydd för urspårande tåg som krävs enligt utförd riskutredning. Påkörningsskyddet kopplas till bygglov för tillkommande bostäder och behöver finnas på plats innan startbesked ges. Skyddet uppförs på allmän plats i form av en mur. Hela muren inklusive delar under mark ska vara innanför kommunens fastighetsgräns. Genomförandet bekostas av exploatören. Framtida drift och underhåll bekostas av den framtida fastighetsägaren för tillkommande bostäder och regleras genom avtal med Trafikverket.

## **Kvartersmark**

Exploatören ansvarar för och bekostar nödvändiga tillståndsansökningar samt anläggning av kvartersmark avsedd för bostadsbebyggelse. Exploatören ansvarar för och bekostar fastighetsbildningsåtgärder som krävs för att genomföra kvartersmarken i detaljplanen. Delar av befintlig bebyggelse rivs vid Vaksalagatan i norr för att möjliggöra en ny trappa som förbinder Vaksalagatan med gång- och cykelstråket längs järnvägen.

Järnvägsområdet i detaljplanen kan användas som en del av gång- och cykelstråket fram till dess att det behövs för järnvägens utbyggnad. Detta regleras inte i detaljplanen men behöver säkerställas genom avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Hörnet i sydväst vid Roslagsgatan kan kräva allmän tillgänglighet för gående om Trafikverket beslutar att bygga ut ett tredje järnvägsspår. Detta utrymme reserveras genom en x-bestämmelse i plankartan och innebär att hörnet i bottenvåningen kan behöva rivas för att ge utrymme för ett allmänt gångstråk. Exploatören finansierar och genomför nämnda rivningar av befintlig bebyggelse.

Ett E-område i östra delen av planområdet ger en utökad byggrätt för transformatorstation. Vattenfall har ledningsrätt som motsvarar detta E-område. Vid Roslagsgatans vändplan medger ett E-område uppförandet av en källsorteringsbyggnad. Denna byggnad behövs för att hantera avfall från Godsmagasinet i kvarteret Eldaren. Fastighetsägarens rätt att uppföra byggnaden på kommunens mark säkerställs genom avtal.

## **VA**

Exploatören ansvarar för att nytillkommen bebyggelse ansluts till det kommunala VA-nätet. Kostnader tas ut i enlighet med kommunens taxa.

## ***El, tele och Bredband***

Bedömningen görs att inga ledningar påverkas i och med genomförandet av detaljplanen. Samordning sker med respektive ledningsägare om tillfälliga åtgärder behöver göras under byggskedet. Befintliga ledningar ska hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

## ***Utredningar***

Utredningar som är nödvändiga för genomförandet tas fram och bekostas av exploatören.

## ***Bygglovsavgift och fastighetsbildning***

Myndighetsavgifter i form av bygglovsavgift och fastighetsbildningskostnader svarar exploatören för.

## **Tekniska frågor**

### **Buller och vibrationer**

Området är bullerstört av trafiken från Vaksalagatan, Storgatan och Ostkustbanan. Av detaljplanen och bullerutredningen framgår att bullernedsättande åtgärder ska göras på kvartersmark för att möjliggöra föreslagna bostadsutveckling. Byggnader ska utformas så att vibrationshastigheten inte överstiger 0,3 mm/sekund. Inga åtgärder vidtas på allmän plats.

### **Vatten och avlopp**

De nya bostäderna medför att det behövs ytterligare brandposter för släckvatten.

Garaget ska i första hand sakna avlopp för att förhindra att uppkommet smältvatten avleds till ledningsnätet. Om spolmöjligheter finns eller om mycket stora mängder smältvatten kan uppstå ska det vara utrustat med slam- och oljeavskiljare. Därefter kan, om möjligt, påkoppling ske till dagvattennätet.

### **Dagvattenhantering**

Dagvattenhanteringen leds ner i allmänna dagvattenledningar. Dagvattenflödet förväntas minska och renas genom att fördröjas i gröna ytor på den nya bostadsgården. Kostnader för dagvattenhantering regleras i Uppsala Vattens taxa.

### **Markföroreningar**

Inom kvarteret Siv har det historiskt sett funnits olika verksamheter som kan ha orsakat föroreningar. Den som ska göra en åtgärd i ett förorenat område som kan medföra risk för spridning och exponering är skyldig att anmäla detta till miljöförvaltningen.

### **Risk**

Ett påkörningsskydd ska uppföras enligt den riskutredning som tagits fram i planen. Elinstallationer och andra tekniska anläggningar som behöver skyddas från vatten ska beläggas ovanför översvämningsrisknivån som redogörs för i planen. Samtliga identifierade riskåtgärder bekostar och ansvarar exploatören för.

I byggskedet bör en riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna tas fram. Den bekostas av exploatören. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar ligger det i exploatörens eget intresse att vidta åtgärder mot byggrelaterade skador.

### **Samordning**

Samordning mellan kommunens gatuutbyggnad och exploatörens byggprojekt ska göras i god tid för att säkerställa framkomlighet och undvika oförutsedda hinder samt minska risker i byggskedet. Exploatören ansvarar för att se till att området är tillgängligt för trafik under byggtiden för centrum och bostadsändamål och att hinder och störningar undviks i möjligaste mån.

## **PLANENS KONSEKVENSER**

### **Nollalternativ**

Ett nollalternativ innebär att det inte tillkommer cirka 90 bostäder i ett centralt läge. Det innebär även att befintliga bostäder inte får tillgång till en bostadsgård som är skyddad från buller och risker från järnvägen.

### **Miljöaspekter**

#### **Stadsbild**

Utsikten från Uppsala konsert och kongress, UKK, kan komma att påverkas men planen styr så att den värdefulla vyn över staden bevaras. Den nya fasaden mot Storgatan ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet och kan berika stadsmiljön. Gatumiljön kommer att påverkas positivt utmed Storgatan när två infarter till parkeringen försvinner och ersätts med affärslokaler. Gatumiljön mot Vaksalagatan kommer också att påverkas positivt med en ny trappa mot järnvägen och en ny enhetlig fasad på butiksvåningen.

#### **Mark och vatten**

Dagvattnet från planområdet kommer att bli renare då den befintliga parkeringen byggs in. Återstående dagvatten kommer endast att rinna över takytor för att sedan renas och fördröjas på bostadsgården.

#### **Resurshushållning**

Nya bostäder tillkommer i ett centralt läge med stort utbud av service och med god kollektivtrafik. Detta innebär en god hushållning med samhällsresurser.

#### **Hälsa och säkerhet**

Planområdet är utsatt för risk för olyckor med farligt gods vid järnvägen. Planen styr så att risken för att människor kommer till skada vid olyckor minimeras.

Planområdet är utsatt för buller från gatu- och järnvägstrafik. Planen styr så att samtliga bostäder får en bullerskyddad bostadsgård och att de nya lägenheterna får en godtagbar ljudmiljö.

Planområdet kan utsättas för översvämningar från Fyrisån. Planen styr så att viktiga driftsfunktioner inte placeras under nivån för översvänningsrisken.

Luftutredningen visar att luftkvaliteten i området inte påverkas nämnvärt av utbyggnaden. Trafiken på Storgatan förväntas att minska vilket ger en renare luft.

### **Sociala aspekter**

#### **Tillgänglighet**

Planområdet ligger centralt med god tillgång till service och kollektivtrafik.

#### **Barnperspektiv**

Den kringbyggda gården har förutsättningar att ge barn en plats för lek och utevistelse som är skyddad från buller och risker från järnvägstrafiken.

## **Stadsliv**

Planen innebär att entréer till butiker och restauranger flyttas ut från parkeringsplatsen till Storgatan och berikar stadslivet.



# PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN

## Översiktsplan

Planförslaget bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner.

## Miljöbalken

Planförslaget bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalken 3 kap 1 § avseende markanvändningens lämplighet med hänsyn till beskaffenhet och läge, föreliggande behov och en från allmän synpunkt god hushållning.

Planförslaget berör riksintresset för kulturmiljön, Uppsala stad samt riksintresse för transportinfrastruktur, Ostkustbanan. Planförslaget tar hänsyn till riksintresset för kulturmiljön genom att begränsa höjden på byggnaderna. Genom att placera nya bostäder på ett visst avstånd från järnvägen samt införa bestämmelser som ökar säkerheten skyddas riksintresset för transportinfrastruktur. Därmed bedöms planförslaget vara förenligt med miljöbalkens kapitel 3.

Planförslaget berör miljö kvalitetsnormer för Fyriskan enligt miljöbalkens kapitel 5 eftersom den tar emot dagvatten från planområdet. Planförslaget innebär att en parkering i markplan försvinner byggs över med en bostadsgård vilket gör att dagvattnet kommer att bli renare. Planförslaget bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 5.

Planförslaget berör miljö kvalitetsnormer för luft enligt miljöbalkens kapitel 5. Miljö kvalitetsnormen överskrids på Vaksalagatan men luftkvalitetsutredningen visar att luftföroreningarna inte kommer att påverkas nämnvärt av planförslaget. Den planerade bostadsgården kommer att bli avskärmd från trafiken och bedöms få en god luftkvalitet.

Planförslaget berör miljöbalkens kapitel 7 eftersom den ligger inom yttre vattenskyddsområde för kommunens vattentäkt i Uppsala och Vattholmaåsarna. Under förutsättning att gällande föreskrifter följs bedöms det inte ske någon negativ påverkan. Planförslaget bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 7.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Uppsala i april 2018

Majja Tammela Arvidsson  
detaljplanechef

Brita Christiansen  
planarkitekt

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden för:

- samråd
- granskning

2016-05-26

2017-10-26

Antagen av plan- och byggnadsnämnden:

2018-04-18

Laga kraft:

2018-05-17