
KULTURMILJÖANALYS OCH ANTIKVARISK KONSEKVENSBEDÖMNING



UPPDRAG: Uppsala, Gärdets bilgata
FASTIGHET: Kvarngärdet 38:2, 51:2
och del av 51:1
KOMMUN: Uppsala
BESTÄLLARE: Uppsalahem AB
ANSVARIG: Martin Åhrén
DATUM: 2025-05-07

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Administrativa uppgifter	3
Bakgrund och orientering	3
Inledning	4
Metod	4
Avgränsning	4
Juridiska förhållanden	4
Riksintressen	4
Översiktsplan	5
Detaljplan	5
Fornlämningar	5
Områdets historiska utveckling	6
Områdets övergripande karaktär	9
Siktlinjer av särskild betydelse	12
Kulturhistorisk värdering	13
Värdebärare	14
Förutsättningar för förändring	14
Antikvarisk konsekvensbedömning	15
Föreslagen detaljplan	15
Planförslagets påverkan på stadsbilden och områdets kulturvärden (PBL 2 och 8 kap.)	16
Planförslagets påverkan på riksintresset (MB 3 kap.)	18
Kumulativa effekter	20

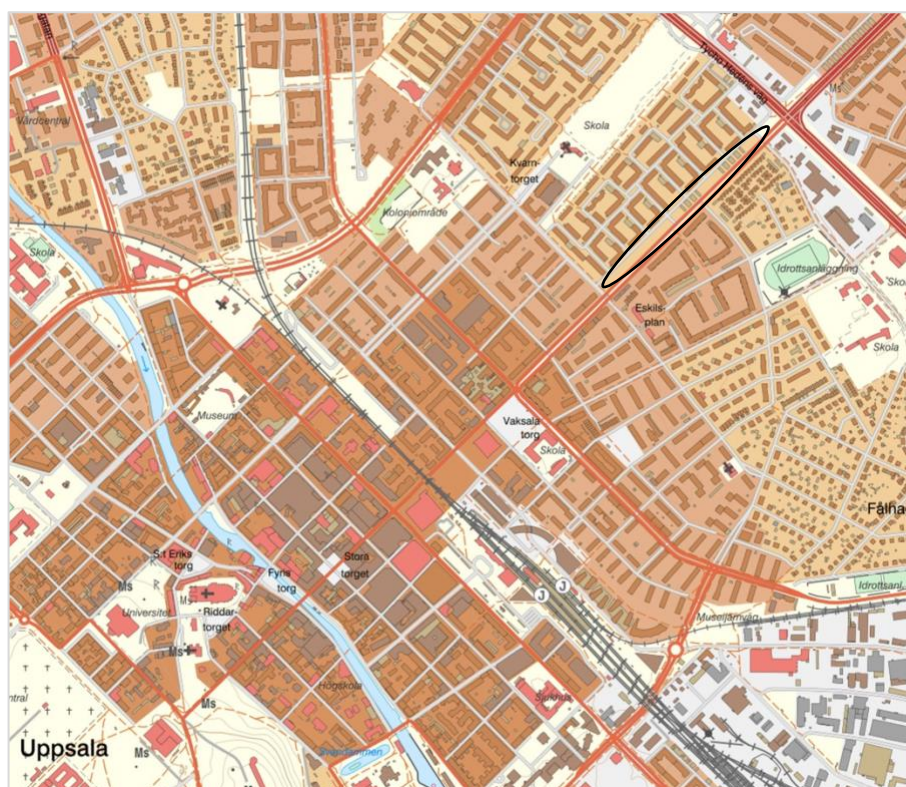
ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Kommun	Uppsala
Stadsdel	Kvarngärdet
Fastighet	Kvarngärdet 38:2, 51:2 och del av 51:1
Fastighetsägare	Upppsalahem AB och JM AB
Beställare	Upppsalahem AB
Kontaktpersoner	William Osborne
Uppdragsansvarig	Martin Åhrén, certifierad sakkunnig KUL, nivå K
Uppdragets omfattning	Kulturmiljöanalys och antikvarisk konsekvensbedömning
Inventering	2025-04-04, 2025-04-30
Rapportdatum	2025-05-07

BAKGRUND OCH ORIENTERING

Redan 2012 påbörjades planeringen av ny bostadsbebyggelse längs Gärdets bilgata, men av olika skäl har planen ännu inte gått ut på samråd. Sedan en tid tillbaka har arbetet intensifierats och nu är ambitionen att ett samråd skall hållas under andra halvan av 2025. Planområdet ingår i riksintresse för kulturmiljö och bostadsområdet Kvarngärdet är utpekat som särskilt värdefullt vilket lett till ett behov av en utredning av kulturmiljön och dess värden. Hus o Historia har fått uppdraget att genomföra denna utredning av fastighetsägarna Upppsalahem och JM.

Planområdet ligger längs Vaksalagatans nordvästra sida, avgränsat av Gärdets bilgata i nordväst och nordost samt Torkelsgatan i sydväst. Området genomkorsas också av Skrugatan.



Karta för orientering med det aktuella planområdet inringat i övre högra hörnet. Från www.lantmateriet.se 2025-04-07.

INLEDNING

Denna kulturmiljöanalys och antikvariska konsekvensbedömning baseras på platsbesök för inventering av stadslandskapet och bebyggelsen, litteraturstudier samt studier av historiska kartor och bilder. Analysen omfattar stadsbilden med alla dess ingående delar: fastigheterna, bebyggelsen, växtligheten och infrastrukturen. Här ingår även siktlinjerna och stadssiluetten.

Analysen är en arbetsmetod för att studera, beskriva och värdera området på en övergripande nivå där viktiga egenskaper och historiska spår är av betydelse för den framtida utvecklingen. Områdets kulturvärden har kartlagts och beskrivits med målsättningen att identifiera utmaningar, möjligheter och påverkan på kulturmiljön och stadslandskapet vid framtida förändringar och tillägg.

Utgångspunkten för utredningen är Länsstyrelsen Uppsalas yttrande *Undersökning om betydande miljöpåverkan avseende detaljplan för Gärdets bilgata, Kvarngärdet 38:2 och 51:2, Uppsala kommun* (2024-10-08).

METOD

Med hjälp av skriftliga källor och kartöverlägg har det historiska landskapet kunnat kartläggas och analyseras för att med noggrannhet kunna jämföras med hur området ser ut idag. Utgångspunkten för bedömningen av bebyggelsen och landskapets kulturvärden är Riksantikvarieämbetets rapport *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval* (2015). Bedömningen av påverkan på riksintresset är gjord enligt Riksantikvarieämbetets handbok *Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken*.

AVGRÄNSNING

Kulturmiljöutredningen utgår från planområdet men med utblickar mot det omgivande stadslandskapet såväl i beskrivningen av den historiska utvecklingen som i bedömningen av siktlinjer. Tidsmässigt avgränsas utredningen till 1600-talets mitt medan det historiska kartmaterialet utgår från laga skifteskartan över Uppsala stad från 1850-talet. Den visar på ett tydligt sätt bruket av marken utanför stadsgränsen innan den stora bebyggelseexpansionen under 1900-talets första hälft.

JURIDISKA FÖRHÅLLANDEN

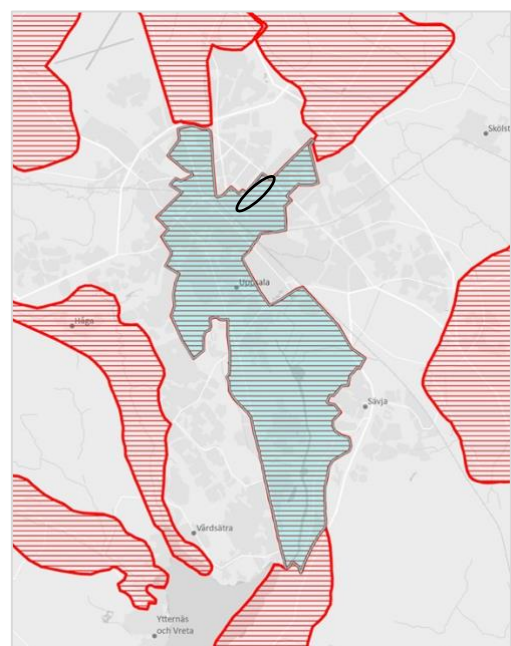
RIKSINTRESSEN

Planområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljövård *C40A Uppsala stad* (miljöbalken 3 kap.).

I Riksantikvarieämbetets omprövningsbeslut om riksintresset C40A Uppsala stad från 2013-12-18 beskrivs motiveringen på följande sätt:

Stad starkt präglad av centralmakt, kyrka och lärdomsinstitutioner från medeltid till idag.

Karta med riksintresse för kulturmiljövård *C40A Uppsala stad* markerat med turkos skraffering och planområdet inringat med svart. Uppsala kommun har ytterligare riksintressen för kulturmiljövård i det omgivande landskapet, här markerade med röda skrafferingar. Från www.boverket.se 2025-04-07.



Vidare beskrivs uttrycken för riksintresset så här:

Centralmaktens, domkyrko- och lärdomsstadens bebyggelse och miljöer från medeltiden fram till idag. Kronogodsens ängsmarker utmed Fyrisån. Miljöer och offentliga byggnader som hör samman med funktionen som residens-, förvaltnings- och regementsstad från 1600-talet till 1900-talet. Gatumönster med medeltida drag och rester av oregelbundna tomter från tiden före 1643 års reglering, gatunät enligt rutnätsplan med hönslutet torg och långa raka tillfartsvägar från 1600-talet. Vetenskapshistoriskt intressanta trädgårdsanläggningar och parker från 1600-talet till 1900-talet. Bebyggelse-, kommunikations- och stadsplanestruktur som visar på stadens uppkomst och utveckling från medeltid till 1900-talet. Bebyggelsens utformning, placering och inbördes rumsliga samband. Den monumentala bebyggelsens dominans i stadsbilden genom siktlinjer och vyer längs gator, från torgrum och från Fyrisån. Stadens siluett från infarterna och vägar som passerar staden med domkyrkan, slottet och Carolina Rediviva som viktiga landmärken. Gatu- och platsnamn som anknyter till stadens kulturhistoriska utveckling.

ÖVERSIKTSPLAN

I den gällande *Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun* framgår att Vaksalagatan är en viktig del av stadens framtida utveckling. Gatan definieras som ett av flera stadsstråk där *Vaksalastråket* binder samman de två stadsnoderna innerstaden och Gränby. Översiktsplanens målbild för stadsstråken beskrivs på följande sätt:

Stadsstråken ska utvecklas till attraktiva rörelsestråk med koncentrationer av bebyggelse, platsbildningar och andra funktioner som bidrar till livfulla gaturum som länkar samman stadens olika delar. [...] Stadsstråken ska också bidra till en successiv utökning av innerstaden längs stråken.

I översiktsplanen framgår också att Kvarngärdet är ett särskilt värdefullt bebyggelseområde enligt beslut i kommunfullmäktige. Därmed är plan- och bygglagens förvanskningförbud tillämpligt vid förändringar och tillägg (PBL 8:13).

DETALJPLAN

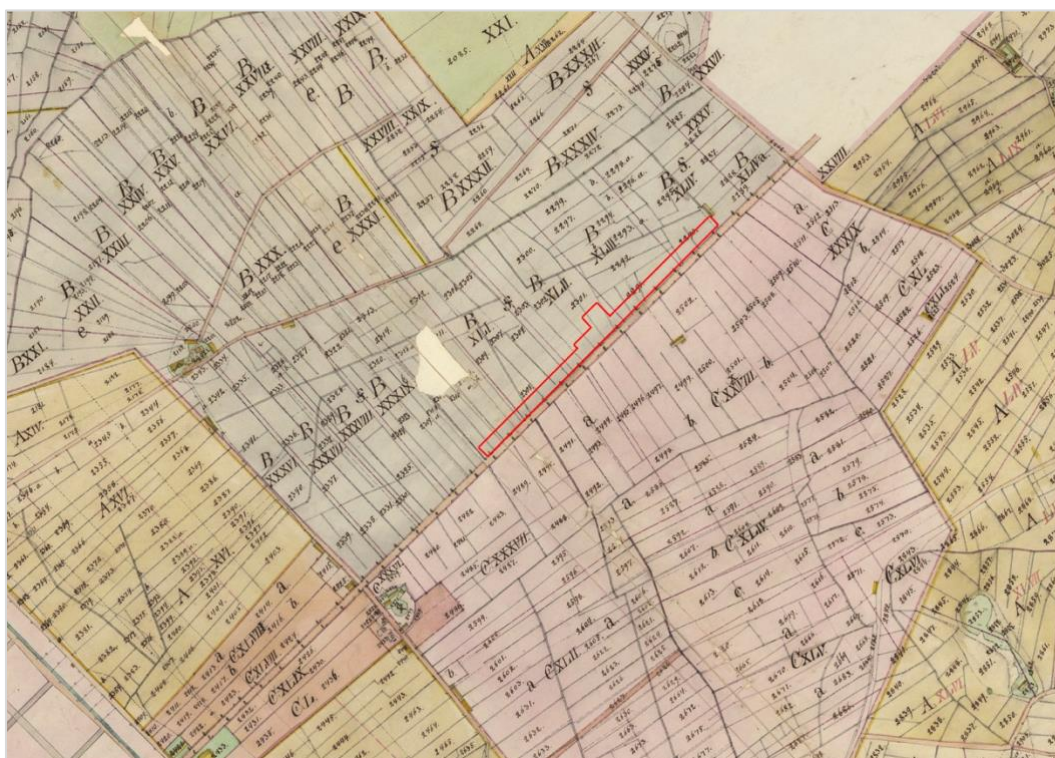
Det aktuella planområdet omfattas av två stadsplaner, båda från tiden för utbyggnaden av Kvarngärdet på 1960-talet. På grund av planernas ålder saknas q- och k-bestämmelser och ytorna som nu skall tas i anspråk är huvudsakligen avsedda för bilparkeringar och till mindre del för bostadsändamål.

FORNLÄMNINGAR

Det finns inga registrerade fornlämningar inom planområdet.

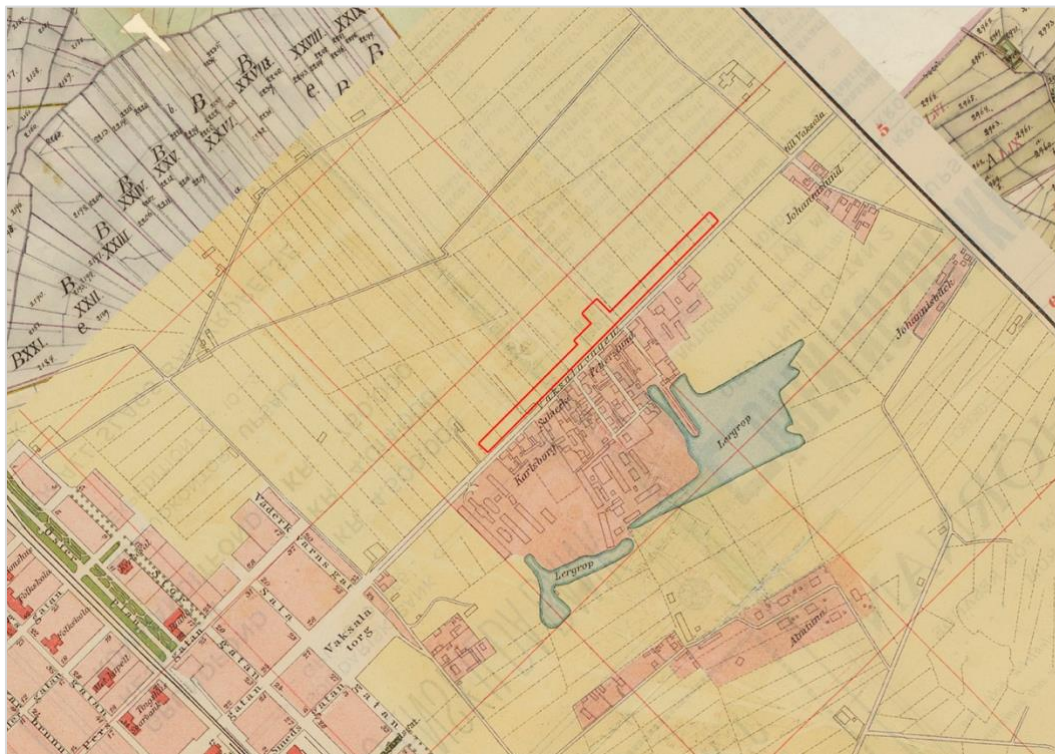
OMRÅDETS HISTORISKA UTVECKLING

De långa och raka tillfartsvägarna in mot Uppsala har funnits sedan mitten av 1600-talet. Den östra kom från Roslagen och passerade Vaksala kyrka innan den nådde den gamla stadsgränsen som fanns väster om järnvägen ända fram till 1800-talets andra hälft. Fram till början av 1800-talet fanns det nationella systemet med stadstullar kvar och den östra tullen i Uppsala stad var Vaksalatullen. Det staket som omgärdade staden för att förhindra smuggling och otillåten handel markerade tydligt gränsen mot landsbygden. Ett stort markområde runt Uppsala ägdes av staden och uppläts för odling och djurhållning till stadens invånare mot ett arrende (stadens utjord). Marken var uppdelad i relativt små lotter, vretar, som kunde arrenderas av en eller flera personer och det var inte heller ovanligt att bättre bemedlade borgare arrenderade flera sammanhängande vretar. Vid mitten av 1800-talet reglerades stadens utjord som då sträckte sig till Gränby i Vaksala socken. Gränsen gick ungefär där Tycho Hedéns väg går idag och äldre kartor visar att tillfartsvägen (Vaksalagatan) var kantad av alléträd från sockengränsen in till staden.



1858 års laga skifteskarta med Uppsala stad i nedre vänstra hörnet och Gränbys ägor i det övre högra (utan reglerade vretar). Alla indelade ytor är stadsvretar (stadens utjord), obebyggda markområden som kunde brukas för odling och bete av stadens invånare mot ett årligt arrende. Det nu aktuella planområdet är inringat med rött. Från www.lantmateriet.se 2025-04-07.

Utbyggnaden av järnvägen, som ursprungligen låg utanför den gamla stadsgränsen, ledde till att Uppsala växte österut. Under slutet av 1800-talet planerades och uppfördes ny bebyggelse i kvarteren närmast järnvägen och Vaksalagatan men ännu i början av 1900-talet var Vaksala torg kvarterstadens östra gräns. Ett stenkast längre österut anlades Vaksala Nya tegelbruk år 1870 vilket ledde till att ett område med både fabriksbyggnader och bostadshus växte fram söder om Vaksalagatan kallat Petterslund. Till skillnad från stadens strikta rutnät följde bebyggelsen i Petterslund de vretar som tidigare brukats för odling och djurhållning vilket ledde till en helt annan struktur än den i innerstaden. Tegelbruket fanns kvar till 1954 då det inkorporerades i Vaksala-Eke tegelbruk och flyttades till Eke.

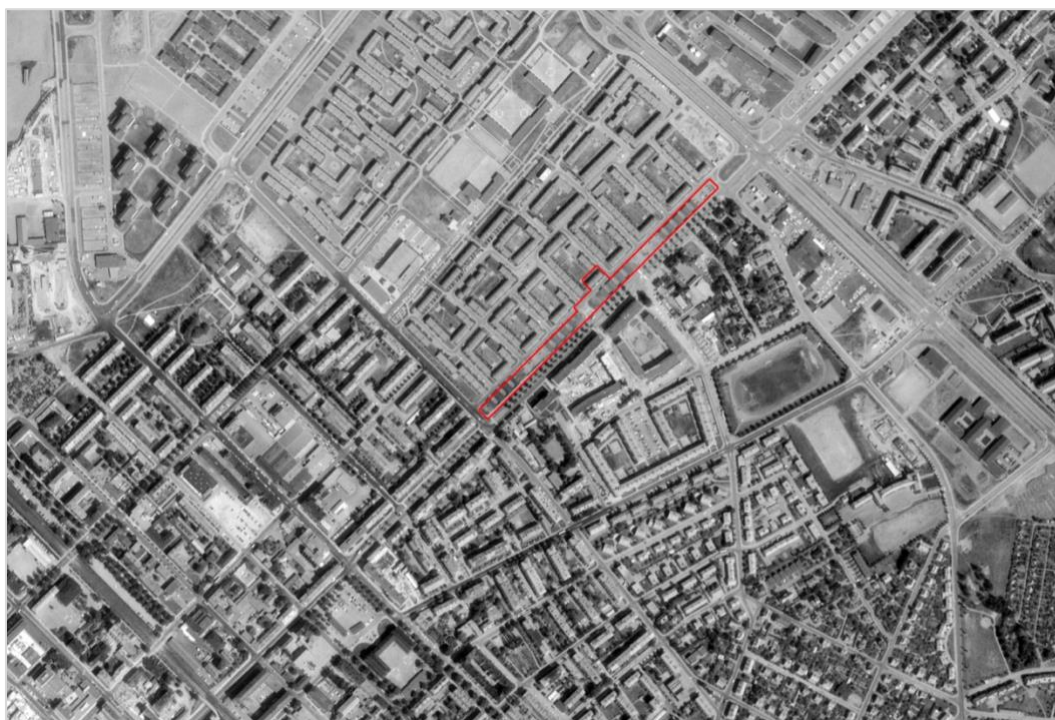


Karta från 1909 med Vaksala Nya tegelbruk och dess två lergropar söder om Vaksalagatan. Utbyggnaden av detta område följde de gamla vretarnas orientering och ingick inte i rutnätsplanen kring Valsala torg. Det nu aktuella planområdet är inringat med rött. Från www.lantmateriet.se 2025-04-07.



Vaksalagatan österut med området Petterslund till höger omkring år 1908. Den långa och ståtliga allén markerar med all tydlighet infarten till Uppsala. På åkrarna till vänster ligger det aktuella planområdet idag. Foto: Alfred Dahlgren, ur Upplandsmuseets bildarkiv.

Under 1900-talets första hälft skedde en successiv utbyggnad av Uppsala österut. En stor och omfattande plan upprättades för Fålhagen vid mitten av 1930-talet vilken kom att förverkligas under de kommande decennierna och på 1950-talet byggdes Sala backe. Det kom däremot att dröja något innan man tog den stadsägda åkermarken norr om Vaksalagatan i anspråk. Men när det väl skedde var det med en stor omfattning. Under 1960-talet uppfördes Kvarngärdet, Kapellgärdet, Löten och delar av Gränby. Dessutom drogs den nya europavägen, E4:an (Tycho Hedéns väg idag), och Råbyleden genom området. Snart kom också tegelbruket och bostadsbebyggelsen i Petterlund att rivas för att ersättas av flerbostadshus och radhus.



Ortofoton från sent 1950-tal (ovan) och tidigt 1970-tal (nedan). Här framgår hur omfattande utbyggnaden av Uppsalas östra delar var under 1960-talet. Det nu aktuella planområdet är inringat med rött. Från www.lantmateriet.se 2025-04-07.

Under de senaste decennierna har tilläggen framförallt gjorts i den östra delen av Vaksalagatan, mellan Tycho Hedéns väg och Gränby centrum med ambitionen att skapa en stadsgata i överensstämmelse med den gällande översiktsplanen. Exempelvis pågår just nu en uppbyggnad av kvarteret Klacken med flerbostadshus i två till sex våningar med en accentbyggnad i sju våningar.

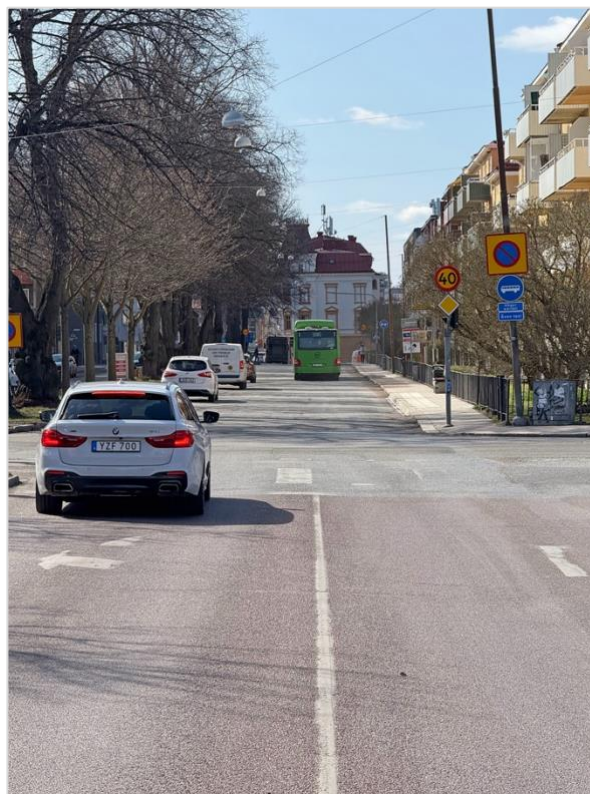


Vaksalagatans ursprungliga sträckning som den upplevs idag. Den tidigare dubbelsidiga allén har blivit en enkel trädrad mellan de numera dubbla körfälten. Breddningen av gatan gjordes samtidigt som utbyggnaden av Kvarngärdet och anläggandet av Tycho Hedéns väg under 1960-talet. Den södra sidan av allén är borta sedan länge (jämför med bilden på sidan 7).

OMRÅDETS ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR

Området kring Vaksalagatan genomgick en omfattande transformation under en förhållandevis kort period på 1960- och 1970-talen. Med utbyggnaden av Kvarngärdet och Gränby, rivningarna av det gamla tegelbruksområdet Petterslund, uppförandet av flerbostadshus och radhus längs gatans södra sida och, inte minst, breddningen av Vaksalagatan och bygget av Tycho Hedéns väg antog stråket ett modernt uttryck med få bevarade äldre inslag. Stadsvretar och traditionell småskalig bebyggelse hade ersatts av nya stadsdelar, parkeringsplatser, fyrfiliga bilvägar och bensinstationer. Men kvar fanns också Vaksalagatan med sin långa historiska kontinuitet i det landskap som snabbt växlat från jordbrukslandskap till stadslandskap.

Bebyggelsen och gatorna vittnar inte enbart om en expansiv period i Uppsalas moderna historia, de vittnar även om skiftande stadsbyggnadsideal och geologiska förutsättningar. Från rutnätsstadens slutna stadskvarter via 1930-talets lamellhus med förgårdsmark till Kvarngärdets sammanhållna kvarter kring en gemensam grön gård och trafikseparerad radhusbebyggelse i Petterslund. Att bostadshusen i Kvarngärdet bara är två våningar höga beror på lerjorden de står på. Genom att inte påla husen kunde byggkostnaderna hållas nere, men med konsekvensen att husen inte kunde byggas med fler våningar.



Vaksalagatan sedd västerut med det södra körfältet till vänster och det norra till höger. Det södra körfältet motsvarar Vaksalagatans ursprungliga sträckning medan det norra är anlagt under 1900-talet. Breddningen av gatan visar sig tydligt i mötet med den äldre kvartersbebyggelsen i korsningen med Väderkvarnsgatan (högra bilden). Notera att husen längs södra sidan ligger i liv med och har entréer mot gatan (vänstra bilden) medan husen på den norra sidan har en inhägnad förgård och saknar entréer mot gatan (högra bilden). På den vänstra bilden syns Carolina Rediviva i fonden.

Stadsbilden kring Vaksalagatan skiftar från ett tydligt definierat gaturum närmast Vaksala torg till ett betydligt mer otydligt och gränslöst gaturum parallellt med Gärdets bilgata, Gränby bilgata och kring korsningen med Tycho Hedéns väg. Här finns inslag av flerbostadshus i liv med och med entré från gatan, flerbostadshus med förgårdsmark utan entré från gatan, radhus utan entré från gatan, garage, parkeringar, biluppställningsplatser, bensinstationer och snabbmatsrestauranger. Biltrafiken är ett påtagligt inslag till följd av den numera breda Vaksalagatan, Tycho Hedéns väg, bensinstationerna och det stora ytorna avsedda för parkeringar och garage. Trädraden i mitten av Vaksalagatan är karaktärsskapande men i övrigt är grönsstrukturerna inkonsekventa och av olika typ beroende av var man befinner sig längs gatan. Tydligast är inslaget av buskar längs trottoarerna.



Vaksalagatans norra körfält sett mot öster. Här syns skillnaderna mellan den södra sidans mer stadsmässiga karaktär i relation till den låga och indragna bebyggelsen i Kvarngärdet. De stora ytorna för parkering gör att gatans norra sida "flyter ut" utan att bidra med något till gaturummet.

Stadsbilden inom Kvarngärdet och längs Gärdets bilgata domineras av den låga bebyggelsen, de stora ytorna för parkeringar och garage samt det rutnät av gator som delar in bebyggelsen i tydligt avgränsade kvarter. Arkitekturen är modernistisk men med en påtaglig materialitet i de jordfärgade slammade tegelfasaderna. Vid sidan av innergårdarna utgörs grönstrukturen huvudsakligen av små buskar och gräsmattor framför husen samt en trädrad längs södra sidan av Gärdets bilgata.



Ovan, mitten: Gärdets bilgata sedd mot väster med Kvarngärdet till höger och parkeringarna till vänster.

Nedan: Vy från Kvarngärdet mot Vaksalagatan i söder. I fonden syns radhusområdet som ersatte bebyggelsen i Petterslund. Träden i mitten av Vaksalagatan sticker upp ovanför de låga husen.

SIKTLINJER AV SÄRSKILD BETYDELSE

I Länsstyrelsen Uppsala läns fördjupade kunskapsunderlag *Uppsala stad C 40 A – Riksintresse för kulturmiljövården* (2014) finns en redogörelse för siktlinjer av särskild betydelse för upplevelsen av den historiska staden Uppsala. I fokus står stadssiluetten med domkyrkan, slottet och Carolina Rediviva vilken kan upplevas i olika grad beroende av var man befinner sig i eller kring staden. En av dessa siktlinjer löper längs Vaksalagatan, från Gränby in mot centrum. I praktiken finns dock ingen given utblickspunkt på grund av att både bebyggelsen och växtligheten skymmer helt eller delvis beroende av var man står. Den tydligaste byggnaden är domkyrkan med sina höga torn vilken är synlig även när man närmar sig centrum.



Ovan, mitten: Vy längs Vaksalagatan från Gränby med det södra körfältet överst och det norra i mitten. Här syns samtliga märkesbyggnader men inte samtidigt.

Nedan: Vy från Gränby bilgata där alla märkesbyggnader är synliga tillsammans, även UKK.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Området kring Vaksalagatan karaktäriseras, som nämnts, till största del av modernismens stadsplanering och bebyggelse där biltrafiken fått en tongivande roll. Den historiska tillfartsvägen österifrån har alltså kvar sin raka sträckning men gatan har breddats och hamnat i ett nytt sammanhang. Från att tidigare varit en landsväg genom ett jordbrukslandskap är den numera en trafikled i ett stadslandskap. Majoriteten av husen längs Vaksalagatan understryker också att det i första hand är en trafikled då majoriteten av dem vänder sig från gaturummet in mot gårdarna. Intrycket förstärks av alla garage och parkeringar längs Gränby bilgata och Gärdets bilgata.

Utöver de kvarvarande garagen saknar planområdet både bebyggelse och strukturer av betydelse. Trots att parkeringarna är en del av Kvarngärdets ursprungliga plan återfinns därför områdets kulturvärden istället i omgivningen. Bebyggelsen skiftar både i struktur och skala men ger nästan uteslutande uttryck för efterkrigstidens stadsplaneringsideal och estetik. Den representerar en konventionell vardagsarkitektur utan utmärkande enskilda byggnader och den bidrar ytterst lite till gaturummet eftersom husen vänder baksidan mot gatan. Följden blir att Vaksalagatan i flera bemärkelser upplevs mer som en infart till staden än en gata i staden.

Till följd av att området kring Vaksalagatan i allt väsentligt är oförändrat sedan 1960- och 70-talens omvälvande förändringar är kulturmiljön i detta avseende i det närmaste intakt. Vaksalagatans ännu bevarade sträckning och funktion som tillfartsväg till Uppsala finns fortfarande kvar men i en ny kontext och bostadsområdet Kvarngärdet är ett fint exempel på modernismens planeringsideal och estetik men med en materialitet som i många fall saknas i samtida bostadsområden. Sammantaget ger området kring Vaksalagatan en bild av en successiv stadsutveckling med betoning på 1900-talets andra hälft. Men utan tydliga spår av den äldre historien blir läsbarheten i kulturmiljön som helhet begränsad. Miljön kring Gärdets bilgata har en högre läsbarhet till följd av att såväl gatustrukturen och parkeringarna som bostadskvarteren ingår i samma ursprungliga plan.



Kvarngärdet fotograferat år 1966. Här syns Gärdets bilgata med garagen men arbetet med att bredda Vaksalagatan är ännu inte färdigt. I nedre högra hörnet syns delar av den äldre bebyggelsen i Petterslund av vilken två hus återstår idag. Foto: AB Flygtrafik, ur Upplandsmuseets bildarkiv.

VÄRDEBÄRARE

För att tydliggöra vilka egenskaper som är av störst betydelse för områdets kulturhistoriska värden redovisas här ett antal värdebärare.

- *Vaksalagatan som uttryck för 1600-talets stadsplanering* och vilja att betona Uppsalas betydelse som krönings- och ärkebiskopsstad. Den spikraka vägen från Vaksala till Stora torget och Drottninggatans förlängning till Carolina Rediviva är fortfarande oförändrad.
- *Vaksalagatan som uttryck för 1960-talets storskaliga trafikplanering* tillsammans med Tycho Hedéns väg. Med anläggandet av E4:an och breddningen norrut förvandlades den tidigare landsvägen till en trafikled för in- och utfart till innerstaden från öster.
- *Vaksalagatans grönstruktur med en trädrad i mitten* har en lång kontinuitet och förnimmer också om äldre tider då landsvägen kantades av en dubbelsidig allé.
- *Kvarteren kring Vaksalagatan är en exposé över 1900-talets svenska stadsplaneringsideal*, från rutnätsstaden kring Vaksala torg via 1930-talets lamellhus väster om Torkelsgatan till 1950-talets grannskapsidéer i Kvarngärdet och 1970-talets trafikseparering i Petterslund.
- *Bostadsområdena Kvarngärdet och Gränby som uttryck för Uppsalas expansion under 1960-talet*. Från 1950 till 1970 växte staden med 40 000 invånare till drygt 100 000 stycken. En betydande del av expansionen skedde mot öster och nordost.
- *Kvarngärdets oregelbundna gatustruktur* är ett bra exempel på 1950- och det tidiga 1960-talets stadsplaneringsidéer där förskjutningar och variationer bidrar till att bryta ner skalan och skapa små torg och grannskapskvarter kring skyddade gårdar.
- *Kvarngärdets bebyggelse* är ett bra exempel på 1960-talets ingenjörskonstruktiva och rationella bostadsbyggande. Att husen uppfördes i två våningar vittnar om problematiska grundförhållanden men även om ett nytänkande kring tekniska lösningar.
- *Radhusbebyggelsen och gatustrukturen i det före detta tegelbruksområdet Petterslund* är ett bra exempel på 1960- och 70-talets idéer om trafikseparerade stadsplaner.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FÖRÄNDRING

Till följd av att planområdet saknar både bebyggelse och strukturer av betydelse riskerar inga kulturhistoriska värden att försvinna vid en framtida rivning. Påverkan på omgivningen kommer istället att ske om det idag närmast oexploaterade området blir bebyggt. Fastigheterna Kvarngärdet 38:2 och 51:2 ingår förvisso i det ursprungliga planområdet för Kvarngärdet men har en oförtjänt framskjuten roll i stadsbilden längs en av de historiskt viktiga infartsvägarna till Uppsala. De garage, eller carportar, som finns är byggda av korrugerad plåt och parkeringsytorna ger intryck av att vara rivningstomter. Sett ur ett stadsbyggnadsperspektiv är det därför lätt att tolka fastigheterna som redan existerande men ännu outnyttjade byggrätter.

De omgivande strukturerna och den omkringliggande bebyggelsen är brokig och saknar det konsekventa genomförande som finns närmare stadskärnan. Byggnadstyperna skiftar liksom byggnadsvolymerna och byggnadshöjderna. Från radhus och mindre flerbostadshus i två våningar till större flerbostadshus i fyra till sex våningar, i liv med eller indragna från gatan, med fasader av trä, tegel eller puts, med valmade, platta eller flacka sadeltak och balkonger eller inte balkonger mot gatan.

Bedömningen är att förutsättningarna för förändring inom det aktuella planområdet är goda. Inga av de värdebärare som identifierats riskerar att påverkas negativt av att de två fastigheterna bebyggs. Kulturhistoriska värden finns i närområdet men de kommer endast att påverkas indirekt. Att betrakta

Vaksalagatan som en innerstadsmiljö med möjligheter till förtätning är inte heller kontroversiellt då delar av den redan har en sådan karaktär.



Vy över parkeringen längs Gärdets bilgata med Torkelsgatan och ett av lamellhusen söder om denna i fonden. Här tycks redan finnas en logisk fortsättning på bebyggelsestrukturen längs Vaksalagatan (till vänster i bild).

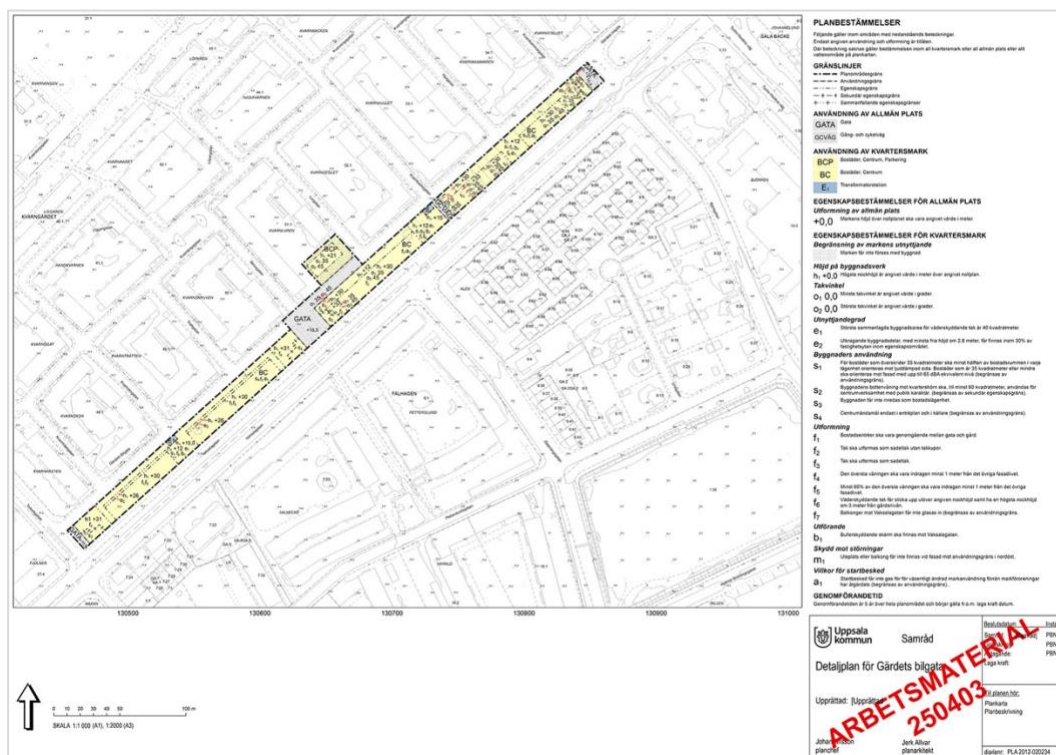
ANTIKVARISK KONSEKVENSBEDÖMNING

FÖRESLAGEN DETALJPLAN

Den föreslagna detaljplanen redovisar en sammanhängande byggrätt med möjligheten att uppföra fyra åtskilda hus väster om Skruvgatan. Öster om Skruvgatan redovisas två byggrätter delade av en gång- och cykelväg med möjligheten att uppföra ett respektive två åtskilda hus. Därutöver finns även en förnyad byggrätt norr om Gärdets bilgata som ingår i Kvarngärdets kvartersstruktur.

Planen tillåter som högst fem våningar längs Vaksalagatan, till mindre del med hela våningar och till större del med en indragen femte våning alternativt en femte våning gestaltad som en inredd vind med takkupor. I de delvis nedgrävda källarvåningarna föreslås garage som bland annat kompenserar för de markparkeringar som försvinner. Förgårdsmarken mot Gärdets bilgata och husens entréplan får en förhöjd golvnivå med omkring en meter. Husen planeras att ligga i liv med Vaksalagatan och ha genomgående entréer.

Byggrätten norr om Gärdets bilgata medger två våningar för att anpassas till Kvarngärdets befintliga bebyggelse. Gestaltningen är styrd med avseende på takens utformning och takvinklar men inte vid valet av tak- och fasadmateriell eller färgsättning.



Plankartan som ligger till grund för denna konsekvensbedömning är daterad 2025-04-03. Planområdet är långsträckt och följer Vaksalagatan från Torkelsgatan i väster till Björkgatan i öster. Notera att den även inkluderar en byggrätt inom Kvarngärdets kvartersstruktur. Karta från Uppsala kommun.

PLANFÖRSLAGETS PÅVERKAN PÅ STADSBILDEN OCH OMRÅDETS KULTURVÄRDEN (PBL 2 OCH 8 KAP.)

Även om Vaksalagatan idag upplevs mer som en infart till staden än en gata i staden så är den ett viktigt gaturum med stor betydelse för Uppsalas stadsbild. Inte minst ur ett historiskt perspektiv där Vaksalagatan är en av de tre raka tillfartsvägarna med rötter i 1600-talet. Intrycket skiftar dock beroende av var man befinner sig. Sträckningen väster om Torkelsgatan är mer stadsmässig med ett tydligt definierat gaturum medan fortsättningen österut är mer otydligt utan ett definierat gaturum. Området kring Gärdets bilgata är till stor del detsamma som det var när Kvarngärdet byggdes ut på 1960-talet men parkeringsytorna som gränsar mot Vaksalagatan saknar likväl värden för stadsbilden. Tvärtom bidrar de till otydligheten och förmedlar ett intryck av att något saknas.

Planförslaget följer översiktsplanen och bygger vidare på den utveckling som redan påbörjats kring Vaksalagatan längre österut. Fler bostäder skapas i ett centrumnära läge samtidigt som gaturummet förtydligas och Vaksalagatan blir en stadsgata i högre grad än den är idag. Men även om planförslaget ingår i en pågående utveckling och medför att gaturummet tydligare definieras leder det också till en långtgående förändring av området som det ser ut idag. När den mer eller mindre obebyggda ytan mellan Vaksalagatan och Gärdets bilgata ersätts av flerbostadshus i fem våningar ökar skalan högst påtagligt. Det kommer att bli tydligt särskilt i relation till Kvarngärdets låga bebyggelse och Gärdets bilgatas förhållandevis smala gatubredd. Mot Vaksalagatan är skalan större, både med avseende på bebyggelsen, gatubredden och växtligheten, och fem våningar är inte en främmande byggnadshöjd med hänvisning till att det redan finns ett flertal fyrvåningshus och ett sexvåningshus i närområdet. Fyra till sex våningar är därtill en vanligt förekommande byggnadshöjd i centrala Uppsala, även bland de större bostadshus som uppfördes kring sekelskiftet 1900.

De strukturer som föreslås i planförslaget, vilka dikteras helt av fastigheternas begränsade djup, infogar sig på ett naturligt sätt i de som redan finns. Både på den södra och den norra sidan av Vaksalagatan ligger flerbostadshus med långsidan mot gatan. Och väster om Torkelsgatan bildar de sex fastigheterna längs norra sidan av Vaksalagatan en sekvens som planförslaget bygger vidare på. Längderna på de befintliga husens fasader skiftar mellan att vara uppbrutna i flera delar till att vara sammanhängande inom ett helt kvarter. Samma förhållande redovisas i planförslaget där byggrätterna inom respektive fastighet är uppdelade på flera hus. Att två av dem är punkthus medför dock en ny byggnadstyp i stadsbilden kring Vaksalagatan (Kvarngärdet 38:2).

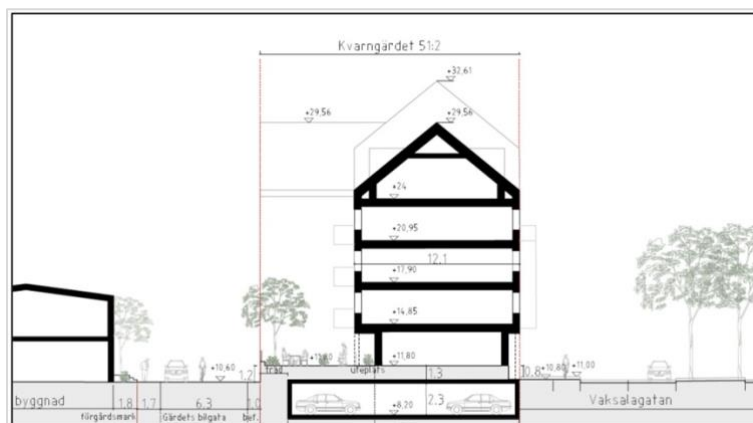
Den byggrätt inom Kvarngärdet som också är inkluderad i planförslaget är i praktiken en förnyad och justerad byggrätt. Det hus som stod på platsen tidigare revs enligt uppgift för omkring tio år sedan på grund av att det var byggt med radonhaltig gasbetong. Den föreslagna byggrätten är anpassad i höjd och volym efter Kvarngärdets bebyggelse men kan nyttjas friare vid gestaltningen. Till saken hör att det hus som revs var det enda av sitt slag i Kvarngärdet och var således en udda fågel även det.



Det hus som revs längs Gärdets bilgata var det enda av sitt slag i Kvarngärdet. Istället för slammade tegelväggar i jordfärger hade det ljust avfärgade spritputsade lättbetongväggar. Skälet till rivningen var enligt uppgift höga halter av radon. Foto: www.google.com/maps 2025-04-18 (arkiverat från 2011).

Baserat på resonemanget ovan är bedömningen att planförslaget kan genomföras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stadsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset för en god helhetsverkan (PBL 2:6 och 8:9). Bedömningen är även att planförslaget kan genomföras utan risk för att det särskilt värdefulla bebyggelseområdet Kvarngärdet förvanskas (PBL 8:13). Mötet mellan den nya bebyggelsen och Kvarngärdet ställer dock krav på gestaltningen i den framtida bygglovsprocessen. Ambitionen bör vara att minimera risken för allt för påtagliga kontraster då planen redan öppnar för betydande skillnader, framförallt gällande höjden men även den förhöjda förgårdsmarken vilken är ett främmande inslag i miljön idag.

Sektion som visar Kvarngärdets bebyggelse (vänster) i relation till planförslagets femvåningshus. Den förhöjda förgårdsmarken mot Gärdets bilgata är ett nytt och främmande inslag i området. Bild ur planbeskrivningen (arbetsmaterial 2025-04-03).



PLANFÖRSLAGETS PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSET (MB 3 KAP.)

Den beslutade formuleringen av riksintresset Uppsala stad är en omfattande men kondenserad beskrivning av de fysiska lämningar som ger uttryck för stadens historia. Den inkluderar såväl enskildheter som det hörnslutna Stora torget och de raka tillfartsvägarna som långa historiska skeenden. Exempel på det senare är bebyggelse- och stadsplanestrukturerna som visar på stadens uppkomst och utveckling från medeltiden till 1900-talet samt bebyggelsens utformning, placering och inbördes rumsliga samband. I det fördjupade kunskapsunderlag som Länsstyrelsen Uppsala län tagit fram finns en mer långtgående tolkning av denna summariska beskrivning. Men även detta underlag är summariskt vad gäller efterkrigstidens utveckling och förändring av Uppsala. Den expansion som skedde mot nordost under 1960- och 70-talen nämns inte uttryckligen och har inte heller pekats ut i något av de kulturhistoriska värden som är uttryck för stadens riksintressanta betydelse. Inte desto mindre är Kvarngärdet en del av riksintressets avgränsning. Mot bakgrund av detta utgår bedömningen av planförslagets påverkan på riksintresset därför från 1643 års regleringsplan med de raka tillfartsvägarna samt stadens siluett som den uppfattas när man rör sig längs Vaksalagatan från Gränby centrum till Tycho Hedéns väg.

Som det framgår i den historiska beskrivningen ovan är Vaksalagatan, som den ser ut idag, resultatet av två betydande händelser. Den första var 1600-talets reglering av stadsplanen när tillfartsvägarna tillkom och den andra var 1960-talets omvandling av Vaksalagatan till en bred trafikled och infart till stadskärnan från öster och den då nya europavägen. Det aktuella planområdet ligger norr om Vaksalagatan inom det expansionsområde som fastställdes på 1960-talet. Det har tidigare bara brukats för parkeringar och garage men är likväl taget i anspråk sedan sextio år. En omvandling av de nuvarande parkeringsytorna till bostadskvarter påverkar därmed inte vägstrukturen, oavsett om man avser 1600-talets stadsplanering eller 1960-talets. Den bebyggelsestruktur som föreslås följer också den befintliga längs Vaksalagatans norra sida väster om Torkelsgatan.

Möjligheterna att se stadssiluetten styrs helt av de topografiska förutsättningarna. Staden på slätten, som Uppsala ibland kallas, är onekligen en bra benämning sett till hur landskapet ser ut. De historiska landmärkena har av förklarliga skäl placerats där de syns bäst. Slottet, som står på stadens högsta punkt, ligger 42 meter över havet. Domkyrkan ligger på en höjd 15 meter över havet och Carolina Rediviva på 26 meter. Som jämförelse ligger Stora torget på 9 meter och korsningen Vaksalagatan/Tycho Hedéns väg på 11 meter över havet. Till detta skall läggas märkesbyggnadernas individuella höjder, i domkyrkans fall 118 meter, samt den generella byggnadshöjd som länge varit rådande i Uppsala, fyra till sex våningar eller omkring 20 meter. Sett från Gränby centrum, som ligger på samma höjd över havet som Carolina Rediviva, är det lätt att förstå varför Uppsala har en så tydlig stadssiluett. De topografiska skillnaderna är dock inte större än att befintlig bebyggelse och normal-höga träd begränsar siktlinjerna helt eller delvis beroende av varifrån man tittar (se sidan 12).

Planförslaget redovisar hus i fem våningar motsvarande omkring 20 meters höjd. Det ligger i linje med det sena 1800- och 1900-talens bebyggelse i centrala Uppsala och det följer också en historisk stadsbyggnadsprincip som det fördjupade kunskapsunderlaget beskriver på följande vis:

En viktig orsak till att slottet och domkyrkan alltså dominerar stadsbilden är att det funnits en medvetenhet om att nya byggnader inte bör vara högre än slottets sockel för att inte konkurrera med stadens historiska byggnader.

Planområdets lokalisering längs Gärdets bilgata påverkar inte siktlinjen längs Vaksalagatan, oavsett om man tittar längs den ursprungliga sträckningen eller det norra körfältet. Även med ett genomförande av planförslaget kommer man att se såväl slottet och Carolina Rediviva som domkyrkan från de högre punkterna vid Gränby, om än inte samtidigt på grund av växtligheten. Det går dock att hitta

enstaka punkter där samtliga märkesbyggnader är synliga samtidigt, exempelvis den östligaste delen av Gränby bilgata. Sett från denna punkt kommer planförslaget att skymma delar av Carolina Rediviva, en bedömning som baseras på ett fotomontage som tagits fram av AIX Arkitekter. Sett från den östra delen av Gärdets bilgata skymmer däremot den befintliga bebyggelsen och växtligheten redan alla byggnaderna sånär som på övre delen av domkyrkans torn.



Vy längs Gränby bilgata med planförslagets bebyggelse inlagd som en sektion i bildens mitt. Av bilden att döma kommer husen att begränsa möjligheten att se Carolina Rediviva från just denna plats. Närmare planområdet skymmer redan de befintliga husen och träden alla märkesbyggnader utom domkyrkans torn. Jämför med bilden på sidan 12. Fotomontaget är gjort av AIX Arkitekter 2025-04-11.



Vyn längs Gärdets bilgata visar att befintlig bebyggelse och växtlighet skymmer samtliga märkesbyggnader redan idag. Ett skarpt öga kan dock se övre delen av domkyrkans torn ovanför Kvarngärdets bostadshus.

Sett från korsningen Vaksalagatan/Tycho Hedéns väg kan Carolina Rediviva skymtas medan slottet är dolt bakom den befintliga bebyggelsen och växtligheten. Domkyrkans torn och takryttare syns tydligt men de kommer att skymmas vid ett genomförande av planförslaget. Den delvis redan skymda vyn mot slottet och Carolina Rediviva kommer däremot inte att påverkas.



Vy från korsningen Vaksalagatan/Tycho Hedéns väg med planförslagets bebyggelse inlagd. Från denna punkt skymmer befintlig bebyggelse och växtlighet redan slottet och Carolina Rediviva. Domkyrkan syns däremot, något den inte kommer att göra med ett genomförande av planförslaget. Fotomontaget är gjort av AIX Arkitekter 2025-05-06.

Baserat på resonemanget ovan är bedömningen att planförslaget får neutrala konsekvenser för riksintresset Uppsala stad. Skälen är att befintliga väg- och bebyggelsestrukturer förblir intakta, att byggrätterna infogar sig i centrala Uppsalas generella byggnadshöjder samt att de föreslagna husen inte påverkar betydande siktlinjer eller stadens siluett. Ett genomförande av planförslaget minskar inte kulturmiljöns läsbarhet i området mer än marginellt och riskerar därför inte att påtagligt skada riksintresset.



Planförslagets byggnadshöjder i relation till befintlig bebyggelse sett från öster. Bild gjord av AIX Arkitekter.

KUMULATIVA EFFEKTER

Uppsalas tillväxt under de senaste decennierna har till stor del skett i stadens ytterområden. Men omfattande förändringar har även skett i centrala delar som Kungsängen och Kapellgärdet. Den nya bebyggelsen har påverkat stadsbilden i hög grad, något som är tydligt när man färdas exempelvis

längst Kungsgatan, järnvägen eller Råbyleden. Behovet av bostäder har konkurrerat ut tidigare funktioner och tagit lågt exploaterad mark i anspråk för ett mer effektivt nyttjande. Vid sidan av de större sammanhängande områdena har förändringar även skett på mindre ytor i befintliga kvarter. Ett sådant exempel är Kvarntorget där centrumbebyggelsen kompletterats av nya höghus.

I området kring Vaksalagatan har förändringarna än så länge skett i den östra delen, i anslutning till det kraftigt utbyggda Gränby centrum. Tilläggen har följt översiktsplanens målsättning och bygger på samma principer som planförslaget, att förtäta gaturummet och på sikt göra Vaksalagatan till en stadsgata. Följden av detta blir bland annat att de bakomliggande bostadsområdena förlorar kontakten med de omgivande större gatorna. Kvarngärdet är det tydligaste exemplet på detta då den redan genomföra utbyggnaden längs Råbyleden lett till att ny bebyggelse ersatt garage och parkeringsplatser på samma sätt som det föreslås för Gärdets bilgata. De högre bostadshusen ramar numera in Kvarngärdet mot i norr, något som även kommer att ske mot söder enligt planförslaget.

Sett till riksintresset har många av de senaste decenniernas stora förändringar skett utanför men i nära anslutning till den gällande avgränsningen. Både Kapellgärdet och Kungsängen är exempel på detta. Inte desto mindre påverkas staden som helhet när den växer så markant som den gjort i Uppsala. Och med den nya bebyggelsen höjder, volymer och strukturer adderas nya karaktärsområden till den historiska stadskärnan. På så vis följer förändringarna på ett naturligt sätt riksintressets uttryck *Bebyggelse-, kommunikations- och stadsplanestruktur som visar på stadens uppkomst och utveckling från medeltid till 1900-talet*.

De förändringar som skett i den östra delen av Uppsala berör i första hand det sena 1900-talets bebyggelse och bebyggelsestrukturer. Som nämnts har dessa en marginell roll i riksintressets uttryck och de beskrivs ytterst summariskt i det fördjupade kunskapsunderlaget. Bedömningen är att det huvudsakligen är *bebyggelsens utformning, placering och inbördes rumsliga samband* som berörs. Bedömningen är dock att förändringarna i den östra delen av Uppsala hittills medfört neutrala konsekvenser för riksintresset Uppsala då kulturmiljön alltjämt är tydligt läsbar. Ett genomförande av planförslaget riskerar därför inte att bidra till kumulativa effekter som kan leda till påtaglig skada.



Det senaste decenniets tillskott till Kvarngärdet har fått rollen som landmärken i omgivningen. Husen står på Kvarntorget, utanför men i direkt anslutning till riksintressets avgränsning. Vy från korsningen Torkelsgatan/Gärdets bilgata.