

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
PBN 2025-002530Handläggare:
Elin Eriksson

Planbeskrivning Detaljplan för Gärdets bilgata

Utökat förfarande



Figur 1. Illustration av ny bebyggelse som detaljplanen medger längs Vaksalagatan (AIX arkitekter).

Det här är ett förslag till detaljplan

GRANSKNINGSHANDLING

Innehåll

Inledning.....	3
Sammanfattning.....	3
Vad är en detaljplan?	4
Planprocessen.....	4
Handlingar	6
Granskningshandlingar.....	6
Tidigare ställningstaganden	7
Översiktsplan	7
Plan för innerstaden	8
Detaljplaner.....	8
Riksintressen	9
Planens innehåll.....	9
Planens syfte	9
Planens huvuddrag.....	10
Planområdet	11
Stadsbyggnadsvision	13
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning	13
Skola och förskola	22
Kulturmiljö	23
Park och natur.....	31
Trafik och tillgänglighet.....	32
Social hållbarhet.....	37
Klimatfrågor	38
Mark och geoteknik	39
Vattenmiljö.....	39
Hälsa och säkerhet	44
Teknisk försörjning	54
Motiv till detaljplanens regleringar.....	57
Användning av mark och vatten.....	57
Genomförandefrågor.....	64
Fastighetsrättsliga frågor	64
Tekniska frågor	66
Ekonomiska frågor	67
Organisatoriska frågor.....	69
Prövning enligt annan lagstiftning	70
Planens konsekvenser	72

Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel	72
Miljökonsekvensbeskrivning, MKB.....	73
Miljökonsekvenser	73
Konsekvenser för hälsa och säkerhet.....	77
Sociala konsekvenser	82
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken	84
Översiktsplanen	84
Miljöbalken.....	84
Medverkande.....	85

Inledning

Sammanfattning

Planområdet ligger vid Gärdets bilgata i den nordöstra delen av centrala Uppsala. Området är långsmalt och omfattar ytan mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan, på sträckan mellan Torkelsgatan och Kvarnkammargatan. I detaljplanen ingår även ett mindre område norr om Gärdets bilgata som tidigare varit bebyggt.

Detaljplanens syfte är att ge förutsättningar för att ett område med bilparkering och mindre grönytor ska kunna bebyggas med cirka 300 bostäder i flerbostadshus med innerstadskarakter och med inslag av verksamhetslokaler. Planen syftar även till att ett område norr om Gärdets bilgata, som tidigare varit bebyggt, återigen ska kunna bebyggas med ett bostadshus i två våningar eller kunna nyttjas för funktioner kopplade till hållbart resande och mobilitet. Planen ger förutsättningar för att Vaksalagatan ska kunna bli ett tydligare och mer levande stadsstråk samt för att fler ska kunna bo i Kvarngärdet. Vidare syftar planen till att anpassa den tillkommande bebyggelsens omfattning till områdets förutsättningar och stadens kulturmiljövården. Planen ska även ge en ny koppling för gående och cyklister till Vaksalagatan, i Kvarnbacksgatans förlängning. På övergripande nivå innefattar syftet att ge möjlighet till en stadsutveckling i enlighet med översiktsplanen och *Plan för innerstaden*. Länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen innehåller dock skrivningar angående siktlinjer mot domkyrkan och påverkan på riksintresse för kulturmiljövården i stort. Där nyanseras översiktsplanens inriktning och fortsatta analyser och utredningar efterfrågas vid fortsatt planering.

Planens genomförande handlar främst om åtgärder på privat kvartersmark. Anpassningar kommer dock krävas inom allmän plats och under själva genomförandet kommer angränsande gator påverkas under vissa skeden.

Detaljplanen antas medföra risk för betydande miljöpåverkan, därför har en miljöbedömningsprocess genomförts där en miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram. Miljöbedömningsprocessens tyngdpunkt ligger på detaljplanens påverkan på kulturmiljö, främst de kulturmiljövården som ingår i riksintresseområde för Uppsala stad, C 40 A.

Vad är en detaljplan?

En detaljplan reglerar vad som får byggas inom ett område och hur mark och vatten ska användas.

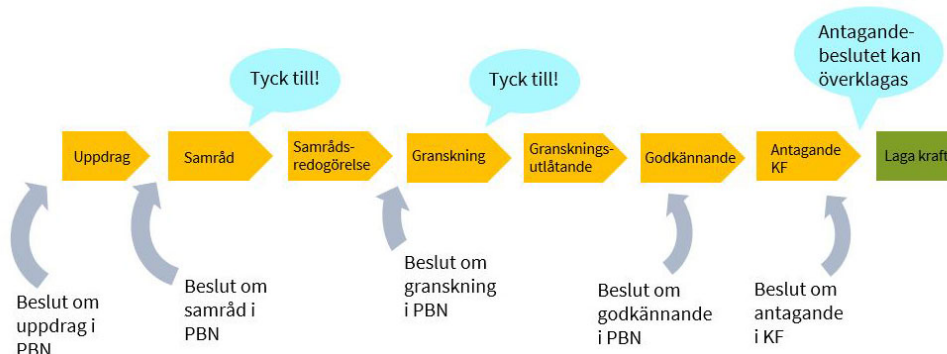
Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovsprövning.

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

Planprocessen

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag den 13 december 2012. Eftersom lång tid har gått sedan det ursprungliga uppdraget har plan- och byggnadsnämnden fattat ett nytt beslut om planuppdrag i samband med beslutet om samråd den 28 augusti 2025. Detaljplanen har inte föregåtts av ett planprogram.

Utökat förfarande:



Ändringar efter samråd

- Gestaltningsskonceptet för den planerade bebyggelsen har setts över sedan samrådsskedet. Det har medfört mindre justeringar i regleringen av bebyggelsens omfattning, exempelvis genom förändringar avseende takformer, indrag av översta våningen, burspråk och balkonger. I nordost har några högsta nockhöjder förändrats till följd av en ändrad takutformning. Till följd av regleringen av balkonger har planområdet utökats marginellt mot Vaksalagatan.
- Planbestämmelse b_1 om bullerskyddande skärm har justerats så att tillåten högsta höjd på sådan skärm begränsas.
- Planbestämmelsen s_1 har fått en ny formulering.
- En planbestämmelse som hindrar utkragande balkonger och burspråk mot Gärdets bilgata har tillkommit för att mildra insyn till befintliga bostäder, uteplatser och gårdar.
- Underlag i form av en luftkvalitetsanalys har tagits fram.

- Bullerutredningarna, dagvattenutredningen, biotopskyddsutredningen, kulturmiljöutredningen, sol- och skuggstudier samt illustrationer har uppdaterats.
- Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning har uppdaterats som en följd av justeringar i kulturmiljöutredningen och justerat gestaltungsförslag.
- E₁-området i den nordöstra delen av planområdet har utgått och ett nytt E₁-område har tillkommit centralt i planområdet, i området norr om Gärdets bilgata. Till följd av detta har det byggbara området norr om Gärdets bilgata getts en förändrad utbredning.

Handlingar

Granskningshandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse webbversion
- Samrådsredogörelse fullständig version*
- Miljökonsekvensbeskrivning, Ensucan, 2026-09-25 (beställd av Uppsalahem AB)

Övriga handlingar

Nedan listas de handlingar som upprättats under planarbetet. Alla utredningar är beställda, granskade och godkända som planeringsunderlag av Uppsala kommun om inte annat anges.

Upprättade av kommunen:

- Undersökning om betydande miljöpåverkan 2024-09-20
- Fastighetsförteckning*

Underlag beställt och tillhandahållet av JM AB (västra delen av planområdet):

- Projekterings-PM Geoteknik, Bjerking, 2021-04-29
- Markteknisk undersökningsrapport Miljö- och Geoteknik, Bjerking, 2021-04-29
- PM Miljöteknisk markundersökning, Bjerking, 2021-05-07
- Trafikbullerutredning, AFRY, 2026-06-24

Underlag beställt och tillhandahållet av Uppsalahem AB (huvudsakligen den östra delen av planområdet):

- Trafik- och parkeringsutredning (hela planområdet), WSP, 2024-06-12
- Projekterings-PM Geoteknik, WSP, 2024-01-29, rev. 2024-04-11
- Markteknisk undersökningsrapport geoteknik MUR, WSP, 2024-01-29, rev. 2024-04-11
- Markmiljöteknisk undersökningsrapport MMU, WSP, 2024-04-10
- PM miljöteknisk markundersökning Kvarngärdet 51:1, WSP 2024-12-17
- Bullerutredning, Norconsult, 2024-10-08, rev. 2026-04-08
- PM Utredning gällande dispens från det generella biotopskyddet, Väg och miljö, 2024-06-14, rev. 2026-06-17 (hela planområdet)
- PM Riskutlåtande, WSP, 2023-11-17
- Kulturmiljöanalys och antikvarisk konsekvensbedömning (hela planområdet), Hus o Historia, 2026-08-25
- Luftkvalitetsutredning (hela planområdet), Tyréns, 2026-09-09

Underlag gemensamt beställt av Uppsalahem AB och JM AB:

- Dagvattenutredning, Bjerking, 2024-06-27, rev. 2026-01-05
- Solstudie AIX arkitekter, 2024-12-18, rev. 2026-09-25

Granskningshandlingarna finns tillgängliga digitalt i Stadshusets Kontaktcenter på Stadshusgatan 2. Handlingarna finns att ta del av på Uppsala kommuns webbplats

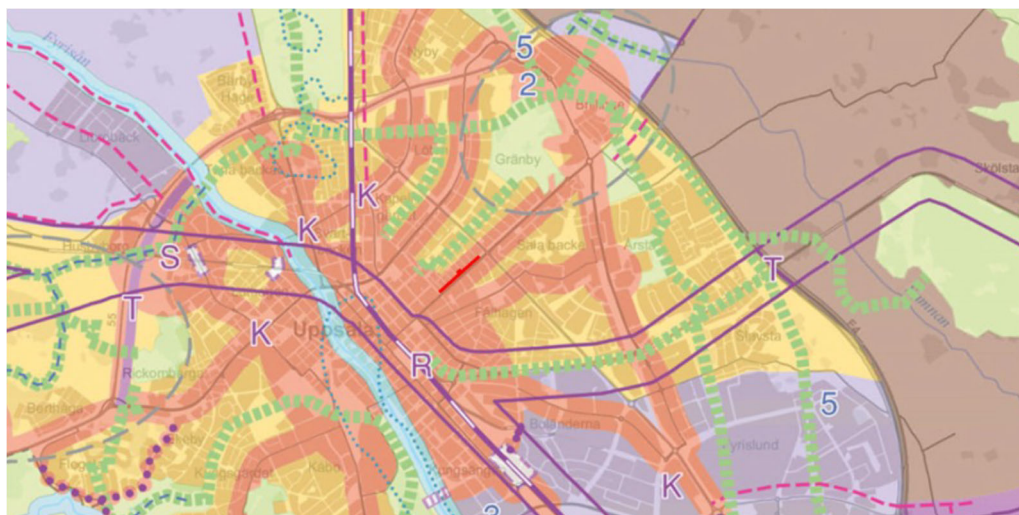
www.uppsala.se/gardets-bilgata. Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av dataskyddsförordningen (GDPR).

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Inriktningen i Översiktsplan 2016 är att Uppsala stad ska växa med cirka 60 000 bostäder till 2050. Denna utveckling pågår genom en succesiv planering och utbyggnad. Översiktsplanen anger att tillkommande bostäder i huvudsak ska lokaliseras till platser dit det är lätt att ta sig med gång, cykel och kollektivtrafik. Sådana lägen beskrivs ligga inom fyra kilometer från resecentrum och inom utpekade stadsnoder och stadsdelsnoder, eller längs stadsstråk. Översiktsplanen beskriver stadsstråken som livfulla och att det ska finnas stadsliv, verksamheter, arbetsplatser och målpunkter. Stadsstråken ska rymma stomlinje för kapacitetsstark kollektivtrafik samtidigt som gatans barriäreffekt ska hållas låg. Det anges specifikt att obebyggda markområden inom stadens gräns behöver kunna utvecklas till blandade stadsmiljöer med bostäder, arbetsplatser, service och grönområden. Det gäller särskilt mark som kan länka samman stadsdelar. Genom Kvarngärdet, nordväst om planområdet, pekar översiktsplanen ut ett strukturellt viktigt grönstråk som förbinder innerstaden med Gränbyparken.

Planområdet ligger inom Uppsala tätort och är obebyggt bortsett från några enkla garagebyggnader. Området ligger cirka 1,1 kilometer från resecentrum samt längs det stadsstråk som översiktsplanen pekar ut vid Vaksalagatan. Ny bebyggelse längs Vaksalagatan har stor potential att länka samman innerstaden och Kvarngärdet, och kan vidareutveckla staden i riktning mot Gränby. Sammanfattningsvis har planområdet just de grundförutsättningar som översiktsplanen beskriver för att vara lämpligt för tillkommande stadsbebyggelse.



Figur 2. Utsnitt från Uppsala kommuns översiktsplan (2016), plankarta för staden. Detaljplanens läge är markerat med rött i mitten av bilden.

I översiktsplanen redovisas att planområdet, i likhet med hela centrala Uppsala, ingår riksintresseområde för kulturmiljövården Uppsala stad C 40 A. Enligt översiktsplanen utgör norra Kvarngärdets östra del även en kulturhistoriskt särskilt värdefull

bebyggelsemiljö ur ett lokalt perspektiv. Dessa förutsättningar är i sig inte ett hinder mot att planområdet förändras, men det innebär att förändringar behöver prövas i förhållande till de utpekade kulturhistoriska värdena. Översiktsplanen anger även att siktlinjen längs Vaksalagatan, mot Carolina Rediviva, är en särskilt värdefull siktlinje. I länsstyrelsens granskningsyttrande om översiktsplanen, daterat 2016-09-15, framhålls att översiktsplanen alltför ensidigt fokuserar på Vaksalagatans axialitet mot Stora torget och Carolina Rediviva. Länsstyrelsen menar att Uppsalasiluetten, där även Uppsala slott och domkyrkan ingår, är viktig att så långt som möjligt behålla. De menar att det skulle kunna åstadkommas genom att behålla en öppen vy från Vaksalagatans korsning med Tycho Hedéns väg. Sett till dessa formuleringar överensstämmer inte detaljplanen helt med länsstyrelsens granskningsyttrande. Eftersom översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande är vägledande, och inte bindande, anser kommunen att påverkan på kulturmiljövårdens intressen kan prövas inom ramen för detaljplaneprocessen.

I översiktsplanen beskrivs även ett antal principer för utvecklingen av Uppsalas fysiska miljö (Uppsalapinciperna). Dessa handlar om att skapa närhet och mervärden, vilket överensstämmer med detaljplanens inriktning. Utöver att Vaksalagatan är ett utpekat stadsstråk anger översiktsplanen även att gatan är en del av huvudtrafiknätet och en kollektivtrafikgata.

Uppsala kommun har den 7 november 2023 beslutat om en planeringsstrategi för översiktsplaneringen i enlighet med 3 kapitlet 23 § plan- och bygglagen. Där bedöms att översiktsplanen från 2016 är aktuell och fortsatt kan vägleda den fysiska planeringen de närmaste åren. De nya ställningstaganden och preciseringar som anges i planeringsstrategin påverkar inte förutsättningarna för planområdet.

Plan för innerstaden

Den södra delen av planområdet ligger inom det området som omfattas av Plan för innerstaden. Plan för innerstaden knyter an till översiktsplanen och fungerar som vägledning för den långsiktiga utvecklingen av stadens centrala delar. Plan för innerstaden pekar ut Vaksalagatan som ett stråk för stadsliv. Utmed dessa stråk är det viktigt att skapa levande bottenvåningar vid platser med stor betydelse för stadslivet. Enligt plan för innerstaden är planområdet en plats där förändringar och tillägg kan göras som höjer kvaliteten och berikar stadsmiljön. Tillkommande byggnader ska förbättra förutsättningar för stadsliv och höja den arkitektoniska nivån.

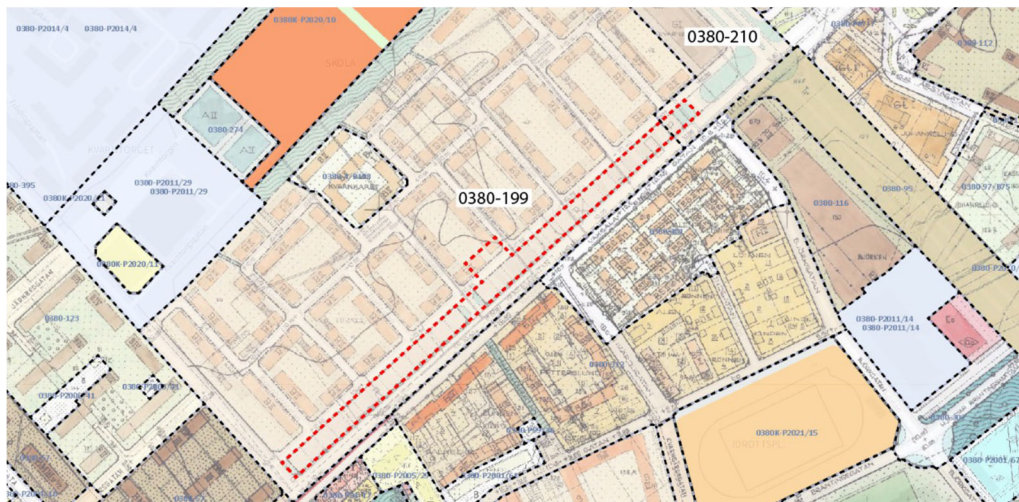
Detaljplaner

Detaljplanen ersätter delar av *Stadsplan för del av Norra Kvarngärdet* (aktnummer 0380–199), fastställd 1960. Planen lade fast förutsättningarna för Kvarngärdets bebyggelse med i huvudsak slutna kvarter med flerbostadshus och radhus i två våningar. Den del av planen som nu ersätts är den sydöstra delen närmast Vaksalagatan. Där anger stadsplanen specialområde för parkeringsändamål, samt i vissa delar gatumark, plantering och kvartersmark för bostäder. Parkeringsområdet längs Vaksalagatan har ingen angiven begränsning av exploateringsgrad, placering eller nockhöjd. Planen har ingen pågående genomförandetid.

Detaljplanen ersätter även en mindre del av *Stadsplan för del av Norra Kvarngärdet och Gränby* (aktnummer 0380–210) fastställd 1961. Planen reglerar utrymmen för bland annat gatufunktioner. I berörd del av planen anges specialområde för

parkeringsändamål samt gatuplantering. Inte heller i denna plan anges någon begränsning av byggrätten. Planen har ingen pågående genomförandetid.

Tomtindelning för kvarteret Kvarnluren (akt nummer 0380–1/KV52) fastställd 1961 upphör att gälla inom planområdet när planen får laga kraft. Detta avser planområdets del norr om Gärdets bilgata, del av fastigheten Kvarngärdet 51:1.



Figur 3. Kartöversikt som visar planområdets preliminära avgränsning med röd streckad linje. Berörda och närliggande detaljplaner visas med svarta streckade linjer. De två planer som berörs av planläggningen markeras med respektive akt nummer.

Riksintressen

Planområdet ingår i riksintresseområde för kulturmiljövården Uppsala stad, C 40 A.

Planens innehåll

Planens syfte

Detaljplanens syfte är att ge förutsättningar för att ett område med bilparkering och mindre grönytor ska kunna bebyggas med cirka 300 bostäder i flerbostadshus med innerstadskaraktär och med inslag av verksamhetslokaler. Planen syftar även till att ett område norr om Gärdets bilgata, som tidigare varit bebyggt, återigen ska kunna bebyggas med ett bostadshus i två våningar eller kunna nyttjas för funktioner kopplade till hållbart resande och mobilitet. Planen ger förutsättningar för att Vaksalagatan ska kunna bli ett tydligare och mer levande stadsstråk samt för att fler ska kunna bo i Kvarngärdet. Vidare syftar planen till att anpassa den tillkommande bebyggelsens omfattning, placering, utformning och skala till områdets förutsättningar och stadens kulturmiljövården. Planen ska även ge en ny koppling för gående och cyklister till Vaksalagatan, i Kvarnbacksgatans förlängning. På övergripande nivå innefattar syftet att ge möjlighet till en stadsutveckling i enlighet med översiktsplanen och *Plan för innerstaden*.

Planens huvuddrag

Detaljplanen för Gärdets bilgata omfattar de privatägda fastigheterna Kvarngärdet 38:2, 51:2 och del av 51:1, samt delar av den kommunägda fastigheten Kvarngärdet 1:20. Planområdet är i huvudsak beläget mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan. Planområdet har en långsträckt form, cirka 525 meter långt och till största del 19 meter brett.

Detaljplanen innebär att dagens område med bilparkeringar och grönytor kan bebyggas med flerbostadshus med omkring 300 lägenheter, verksamhetslokaler och tillhörande gårdsmiljöer. I ett mindre område norr om Gärdets bilgata möjliggörs bebyggelse i upp till två våningar. Bostadsbebyggelsen mot Vaksalagatan tillåts generellt vara fem våningar. Stora delar av bebyggelsen regleras så att den översta våningen avviker genom att vara indragen eller utformad med sadeltak. Bebyggelsens skala ansluter till byggnaderna som finns längs Vaksalagatan i riktning mot innerstaden. De tillåtnanockhöjderna har anpassats för att skalan inte ska bli för stor, samtidigt behöver exploateringsgraden vara tillräcklig för att planen ska vara genomförbar.

Bilparkering föreslås i garage i källarplan i respektive kvarter. Angöring och garageinfarter för biltrafik ordnas från Gärdets bilgata. Det är viktigt att flerbostadshusen utformas med trapphusentréer både mot Gärdets bilgata och mot Vaksalagatan. Detta för att aktivera fasaden mot stadsgatan och ge flera alternativa entrélägen.

Planområdet är utsatt för höga bullernivåer från Vaksalagatan. Det medför att planen behöver anpassas för att säkerställa en god inomhus- och utomhusmiljö. Marken i området är förorenad vilket innebär att sanering behöver utföras innan bostäder kan byggas på platsen. Detaljplanen ger goda förutsättningar till förbättringar av dagvattenhanteringen då de hårdgjorda parkeringsplatserna ersätts med byggnader och bostadsgårdar.



Figur 4. Översiktlig illustration som visar ett exempel på hur framtida bebyggelse skulle kunna se ut. Den trädplanterade Vaksalagatan ses mitt i bild. Bild: AIX arkitekter.

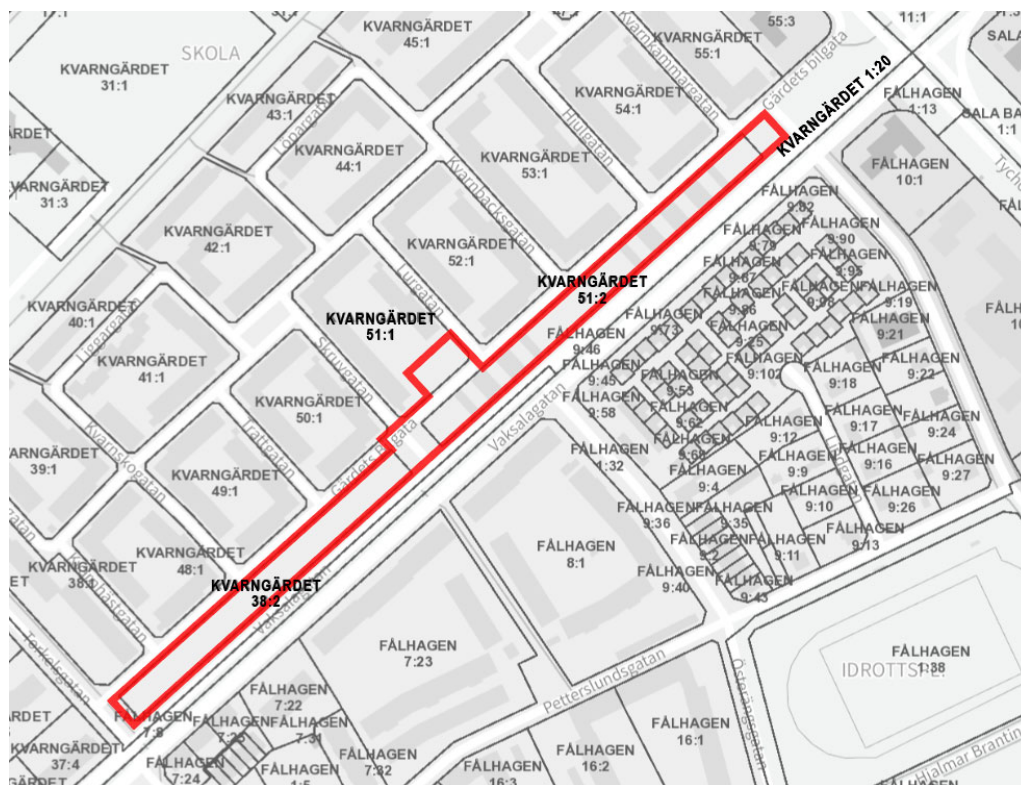
Planområdet

Geografiskt läge och areal

Planområdet ligger i Kvarngärdet längs Vaksalagatan, i angränsning till Uppsala innerstads nordöstra del. Planen omfattar fastigheterna Kvarngärdet 38:2 som ägs av JM AB, samt Kvarngärdet 51:2 och del av Kvarngärdet 51:1 som ägs av Uppsalahem AB. I planområdet ingår även mindre delar av gatufastigheten Kvarngärdet 1:20 som ägs av Uppsala kommun. Planområdet är cirka 1,1 hektar stort.



Figur 5. Översiktsskarta över centrala Uppsala med planområdets ungefärliga läge markerat med röd linje.



Figur 6. Karta över fastighetsgränser. De berörda fastigheterna, Kvarngärdet 38:2, 51:2 och del av 51:1 visas med fetmarkerad text. Områdets ungefärliga gräns markeras med röd linje.

Allmän områdesbeskrivning

Huvuddelen av planområdet används som markparkering för bilar och marken är till största del belagd med asfalt eller grus. I planområdets nordöstra del finns ett antal byggnader för garage/carport. Tidigare fanns det liknande parkeringsbyggnader även i den sydvästra delen av planområdet, men dessa revs omkring 2014. Områdets vegetation består till största del av smala remsor och sidoområden med gräs. Dessa ytor har inte utformats eller möblerats för några särskilda funktioner. Längs gatorna finns även trädader i smala zoner. Tillsammans med Vaksalagatans mittenallé ger trädaderna en kontrast till de i övrigt hårdgjorda ytorna. Eftersom bilparkeringen ligger mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan är avståndet långt mellan byggnaderna längs Vaksalagatan. Områdets stadsrum upplevs därmed som öppet och dominerat av bilar och trafikfunktioner.



Figur 7. Foto från korsningen mellan Gärdets bilgata och Skruvgatan, i planområdets centrala del. Här ses Kvarngärdets tvåvåningsbebyggelse till höger och parkeringsområdet i mitten av bilden. Till vänster ses Vaksalagatan med sin mittenallé samt de angränsande flerbostadshusen i fyra våningar.

De nordöstra delarna av Kvarngärdet är ett bostadsområde med flerbostadshus och radhus i två våningar. Området byggdes ut i början av 1960-talet och är ett tidigt exempel på ett så kallat låghusområde. Områdets trafikstruktur består av ett finmaskigt gatunät med lokalgator för långsam trafik. Bilparkering finns utspridd inom området samt samlad längs Vaksalagatan. Trafikstrukturen har tydliga spår av det planeringsideal som rådde vid områdets utbyggnad, men det är inte en strikt trafikseparering. Kvarngärdets nordöstra del har höga kulturmiljövärden knutna till områdets struktur, planering och arkitektur. Området är utpekadt som en särskilt värdefull kulturmiljö och ingår i riksintresseområde för kulturmiljövården Uppsala stad, C 40 A. Läs vidare under avsnittet *kulturmiljö* nedan.

I Kvarngärdet finns ett centralt grönstråk som nås via lokalgator och passager för gående och cyklister. Därmed finns närhet till allmänna parkanläggningar som kan fungera som mötesplatser och komplettera bostadsgårdarnas funktioner. I det centrala grönstråket, några hundra meter från planområdet, finns även Kvarngärdesskolan (F-9). Förskolor finns i närliggande områden.

Det finns inga verksamhetslokaler i Kvarngärdets ursprungliga bostadsbebyggelse. Området är planerat för att kommersiell och offentlig närservice ska finnas vid Kvarntorget, alternativt i centrala Uppsala. Vid Kvarntorget finns ett blandat utbud av närservice och målpunkter. Sett till hela Kvarngärdet har dock denna funktionsuppdelning förändrats genom bebyggelseutvecklingen längs Råbyvägen där

det finns inslag av kommersiell service längs gatan. Vid Tycho Hedéns väg finns bilorienterade verksamheter som drivmedelsstationer och snabbmatsrestauranger, samt vissa specialbutiker, livsmedelsbutik och vårdcentral.

Söder om Vaksalagatan, vid Torkelsgatan, finns tre småskaliga verksamhetsbyggnader i färgstarka kulörer i rött, grönt och gult. Byggnaderna representerar en sen 1800-talsmiljö som inte finns i området i övrigt. Den röda byggnaden närmast korsningen med Torkelsgatan, är dock återuppförd i äldre stil i slutet av 1900-talet. Vidare längs Vaksalagatans södra sida finns markparkering och en bostadsbyggnad i tegel med sex våningar. Byggnaden ligger tillbakadragen från övrig bebyggelselinje och har indragna balkonger. Sedan följer storskaliga bostadshus i fyra våningar. Byggnaderna har fasader i slammat tegel i ljusa gulbruna kulörer och saknar trapphusentréer mot Vaksalagatan. Mellan Österängsgatan och Björkgatan finns ett radhusområde från slutet av 1970-talet. Radhusens entrévåningar är i ljus betongsten och övervåningen är i trä med varierad och lekfull färgskala med inslag av burspråk. Mot Vaksalagatan har radhusen en sluten karaktär utan entréer. Radhusbebyggelsen har en gemensam förgårdsmark som är cirka sex meter bred med en tät häck närmast gatan.

Stadsbyggnadsvision

I översiktsplanen beskrivs en inriktning med förtätning med bebyggelse längs ett antal utpekade stadsstråk. Detta för att knyta ihop Uppsalas stadsnoder och möjliggöra en levande och varierad stadsmiljö. Vaksalagatan är ett av dessa utpekade stadsstråk. Detaljplanen och dess principer tar fasta på översiktsplanens inriktning. Planen ansluter till den bebyggelseutveckling som pågått i Uppsala under de senaste decennierna där centralt belägna trafik- och bildominerade miljöer förtätas och omvandlas till tätare stadsbebyggelse. Samtidigt som denna utveckling sker kan Kvarngärdets äldre bebyggelse och gatustruktur vara i huvudsak oförändrad.

Stadsbild, bebyggelse och gestaltning

På övergripande nivå innebär detaljplanen en fortsättning på Uppsalas successiva utveckling i enlighet med översiktsplanen. På den lokala nivån, i Kvarngärdets nordöstra del, innebär planen en märkbar förändring i miljön. Detta i ett område som i övrigt är relativt oförändrat sedan det byggdes. Den stora förändringen med detaljplanen är att det blir möjligt att uppföra flerbostadshus i fyra till fem våningar i området mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan. Utöver detta ges möjlighet till en ny byggnad för bostäder, mobilitetsfunktioner, verksamheter och/eller bostadskomplement på en rivningstomt norr om Gärdets bilgata, vid korsningen med Lurgatan. Förutom att ge förutsättningar för fler centrala bostäder ger planen möjlighet för Vaksalagatan att utvecklas till ett tydligare stadsstråk med inslag av verksamhetslokaler. Detta innebär att Uppsalas karaktär av innerstad kan sträcka sig längre i nordöstlig riktning, mot Tycho Hedéns väg och Gränbystaden.



Figur 8. Översiktlig illustration som visar planerad bebyggelse. Ungefärlig plangräns visas med röd streckad linje. Vit text anger de två delområdena på var sin sida om Skruvgatan. Bild: AIX arkitekter.

För kvartersmarken anges bostadsändamål **B** samt möjlighet till verksamhetslokaler för centrumändamål **C**. Längs Vaksalagatan begränsas markanvändningen centrum till bebyggelsens entréplan och källarplan **s₃**. Detta för att inte hela byggnaderna ska kunna bli verksamheter, något som inte skulle vara förenligt med planens syfte. För elförsörjningen reserveras två områden för nätstationer. En med centralt läge i detaljplaneområdet och en i det sydvästra kvarteret. Områden för nätstationer anges med markanvändning för transformatorstation **E₁**. För kvartersmarken norr om Gärdets bilgata medges även parkeringsändamål **P**. Detta för att möjliggöra en renodlad markanvändning för parkering och mobilitetsfunktioner om det blir aktuellt.

Krav på verksamhetslokaler finns i fyra hörnlägen vid gatukorsningarna vid Vaksalagatan **s₂**. I dessa lägen är det av stor vikt att lokaler anordnas i entréplan. Lokalernas exakta form styrs inte i detalj men varje lokal ska ha en area om minst 60 kvadratmeter. Planen hindrar dock inte större lokaler om det skulle bli aktuellt. I hörnlägen med verksamhetslokaler ska det eftersträvas att lokalen tar upp så stor fasadyta som möjligt, för att maximera intrycket av en funktionsblandad stadsmiljö. För att synliggöra lokalerna behöver de utformas med stora fönsterytor, helst så höga som rumshöjden tillåter, samt med en hög grad av transparens. För att aktivera fasaden över hörn kan lokalentréer med fördel finnas åt mer än ett håll. Lokaler med genomtänkt skyltning ger goda möjligheter till identitetsskapande detaljer längs Vaksalagatans stadsstråk.

De primära trapphusentréerna vänds mot Gärdets bilgata eftersom angöring med fordon bara kan lösas från det hållet. Trapphusen ska dock utformas genomgående så att entréer vänder sig både mot gata och gård **f₁**. Detta i syfte att bidra till en levande gatumiljö längs Vaksalagatan. Tillgängliga entréer åt båda håll ger även en flexibilitet för boende och besökare. Trapphusentréer mot Vaksalagatan ska utföras indragna så

att dörruppslag och liknande inte inkräktar på gångbanans funktion eller påverkar drift och underhåll. Förutom att indragna entréer ger väderskydd till entrén kan de också ge fasaden ett djup och en skuggverkan. Eftersom den första lägenhetsvåningen avses utföras upphöjd i relation till gatan finns goda förutsättningar för extra höga entrépartier och lokalfönster mot Vaksalagatan. Höga och tydliga entréer och sockelvåningar kan bidra till goda proportioner, vilket är positivt längs ett av stadens huvudstråk. Entrélägen och lokaler kan lämpligen förstärkas genom avvikande material eller annan slags markerad omfattning. Exempel på detta ses i illustrationerna nedan.

Detaljplanen möjliggör i stora delar att byggnader uppförs i fastighetsgräns mot allmän plats. Sidan mot Gärdets bilgata utformas dock som upphöjda bostadsgårdar med underliggande garage. Även om planens bebyggelseprinciper i stora drag är gemensamma för hela planområdet reglerar detaljplanen en viss variation av byggnadernas placering och takutformning. Principerna för respektive delområde redovisas och illustreras under separata rubriker längre ned i detta avsnitt.

Den angränsande delen av Kvarngärdet är utpekad som en särskilt värdefull kulturmiljö och området ingår även i riksintresseområde för kulturmiljövården. Framför allt är den tillkommande bebyggelsens skala och placering viktig att reglera för att säkerställa en anpassning till områdets värden. Samtidigt är det av både stort allmänt och enskilt intresse med en hög bebyggelsetäthet på denna centralt belägna plats. Detta både för att få ett effektivt markutnyttjande och för att ge ekonomiska förutsättningar för de kostsamma åtgärder som krävs i form av marksanering, ledningsflyttar och källargarage. Bevarandebintresset och exploateringsintresset är två potentiellt motstående intressen. Detaljplanen visar ett resultat av en sammantagen avvägning.

Planen möjliggör en bebyggelseskala med fem våningar, vilket har bedömts som lämpligt på platsen. Den upplevda takfotshöjden behöver dock hållas nere för att bryta ner skalan. Planens reglering om indragna takvåningar respektive sadeltak innebär att stora delar av bebyggelsen upplevs ha en takfot som motsvarar fyra våningar. Därmed finns en koppling till våningsantalet hos närliggande innerstadsbebyggelse. Utformning med indragen våning och sadeltak regleras genom utformningsbestämmelserna f_2 , f_3 och f_4 . Där utformningen ska vara med sadeltak regleras lutningen till mellan 35 och 45 grader, vilket regleras med bestämmelserna α_1 och α_2 . Den tillåtna bebyggelsevolymen regleras genom olika nockhöjder h_1 . Nockhöjderna är anpassade för att möjliggöra byggnader med bärande trästomme, vilket generellt innebär en högre höjd än med betongstomme.

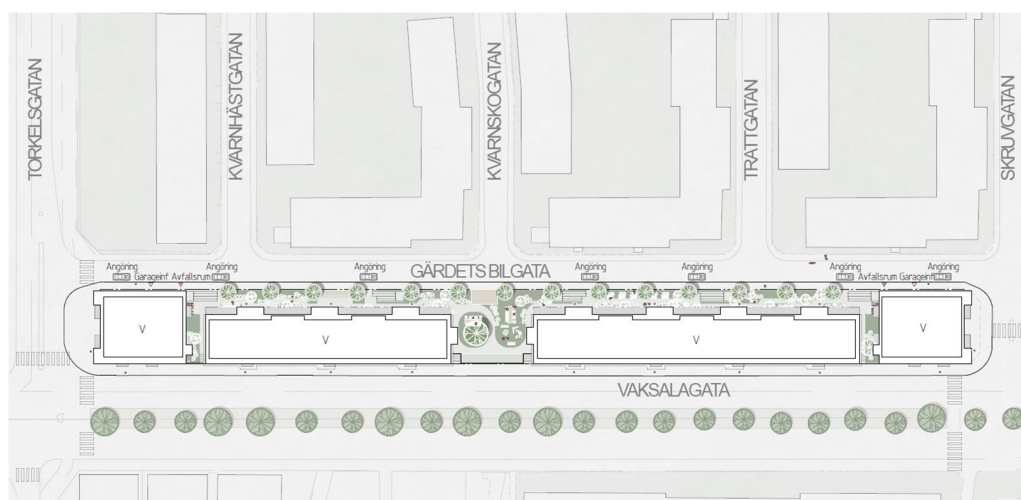
Val av exakta fasadkulörer och material hanteras bäst i framtida bygglovsskede, men för att ge vissa ramar kan beskrivning och illustrationer i denna planbeskrivning vara vägledande. Illustrationer har inspirerats av kvaliteter i närliggande bebyggelse.

Med tanke på att området mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan är smalt, endast 19 meter, är det utmanande att inrymma både bebyggelse och fullgoda ytor för bostadsgårdar. Avvägningar angående stadsbilden och områdets kulturmiljövården har också begränsat möjligheten att tillåta fler våningar, vilket annars skulle kunna frigöra mer gårdsyta. Därför har en sammantagen avvägning gjorts där en rimlig fördelning har hittats mellan bebyggelsens omfattning och bostadsgårdarnas ytor. Detaljplanen är utformad så att bebyggelsen kan placeras så nära Vaksalagatan som möjligt, vilket skapar långsmala gårdsytor längs Gärdets bilgata. Gårdsytorna skyddas då från Vaksalagatans trafikbuller och får solljus på eftermiddagen. Bostadsgårdar

behöver planteras för att fungera som bostadsgårdar, vilket bidrar till en tydligt grön karaktär mot Gärdets bilgata. Varje trapphus kan ges direktåtkomst till bostadsgårdarna vilket ger möjlighet för boende att ta sig till gården på ett enkelt sätt. Närheten till den angränsande Vaksalagatan, som har stora trafikflöden, är en förutsättning som detaljplanen har att förhålla sig till. Det innebär att självständig rörlighet för barn och unga är lämpligare i riktning mot Gärdets bilgata i nordväst, jämfört med mot Vaksalagatan sydöst. Därmed får trappor och ramper mellan bostadsgårdarna och Gärdets bilgata en stor betydelse.

Bostadsgårdarna planeras höjas upp cirka en meter från Gärdets bilgatas nivå, det ger en tydlig avgränsning mot gatan vilket är positivt från trygghets- och säkerhetsperspektiv. Förutom de smala gårdsrummen ges varje gård utrymme för en större sammanhållen gårdsyta som ger förutsättningar för vistelse, lek och samvaro. De större delarna av gårdarna behöver avgränsas med bullerskyddande skärm mot Vaksalagatan eftersom de inte skyddas av byggnader **b₁**. Sådan skärm begränsas till en höjd om tre meter från gatunivå. En skärm eller ett plank ger också en tydlig visuell avskärmning mellan Vaksalagatan och gårdarnas lek- och vistelsezoner. Bullerskydd kan med fördel samordnas med väderskyddad cykelparkering. Väderskyddande tak på gårdarna tillåts till en area om 40 kvadratmeter per gård **e₁** och får ha en högsta nockhöjd på 3 meter ovanför gårdsnivån **f₅**. Utöver de gemensamma gårdsytorna ges möjlighet till privata balkonger och uteplatser. I första hand placeras uteplatser mot Gärdets bilgata, men inslag av balkonger kan också förekomma mot övriga gator. Balkonger ska dock inte dominera fasaderna mot Vaksalagatan och Torkelsgatan och detaljplanen reglerar att det enbart får finnas grunda balkonger mot Vaksalagatan. Mot Vaksalagatan medges inte balkonginglasning eftersom gatan är ett huvudstråk och inglasningar skulle ge en för stor volympåverkan i stadsrummet **f₆**. Balkonger och burspråk tillåts inte kraga ut över Gärdets bilgata, dels på grund av balkongerna inte ska bidra till ett trängre gaturum och dels på grund av att mildra insynen till grannarna på andra sidan Gärdets bilgata **f₇**. Till följd av riskhänsyn kopplat till drivmedelsleveranser tillåts inte balkonger och uteplatser längst i planområdets nordöstra del **m₁**.

Sydvästra kvarteret (delområde 1)



Figur 9. Illustrationsplan som visar planområdets sydvästra del. Observera att bilden inte är i nord-sydlig riktning. Bild: AIX arkitekter.

Kvarteret planeras med punkthus på kortsidorna och med lamellhus längs Vaksalagatan. De smala friytorna vänds mot Gärdets bilgata och gården vidgar sig till en sammanhängande gårdsmiljö i kvarterets mitt. Gårdarna utformas upphöjda jämfört med omgivande gatunivå. Det nedersta lägenhetsplanet planeras i samma nivå som den upphöjda gården. Det gör att riskerna för störande insyn från Vaksalagatan minskar för de nedersta lägenheterna.

Detaljplanen styr inte den slutliga gestaltningen eller val av kulörer och material. Dessa frågor kan hanteras i bygglovskedet. Under planprocessen har det dock tagits fram illustrationer som visar möjliga gestaltningsprinciper, dessa ska vara vägledande i bygglovsprocessen. Avsikten är att fasaderna ska utformas för att knyta an till den närliggande 1940-talsbebyggelsen längs Vaksalagatan mot centrum. I illustrationen nedan visas en möjlig utformning mot Vaksalagatan. Kulörer och material i illustrationen indikerar en möjlig utformning, men hindrar inte andra uttryck och stilar. Trapphusentréerna mot Vaksalagatan utförs indragna för att inte påverka gångbanans funktion. Exempel på generösa och tydliga entrépartier ses i bilden nedan. I illustrationerna visas även en möjlig utformning av den indragna översta våningen.



Figur 10. Illustration av möjliga bebyggelsevolym och utformning längs Vaksalagatan. Vy från Vaksalagatan i riktning mot centrum. Bild: AIX arkitekter.



Figur 11. Illustrerande sektion som visar relationen mellan den föreslagna bebyggelsen och dess upphöjda gård, samt angränsande gator och bebyggelse. Till vänster ses Kvarngärdets tvåvåningsbebyggelse samt Gärdets bilgata. Till höger ses Vaksalagatans breda sektion med mittenallé samt de äldre tvåvåningshusen i trä på motsatt sida. Sektionen visar möjligt garage under marknivå. Bild: AIX arkitekter.

För att bryta ned bebyggelsens skala ska byggnadernas översta våning vara helt indragen, f_3 . Det bidrar till att de fem våningarna upplevs lägre från omgivningen. Indragna takvåningar minskar också skuggningen för omgivningen. Utformningen möjliggör för enskilda eller gemensamma takterrasser på översta våningen. Detaljplanens bestämmelser om nockhöjd och indragen våning innebär inte något hinder för räcken till terrasser och balkonger. Räcken till takterrasser på den översta våningen ska inte vara täta eller upplevas som en fasad eftersom det strider mot syftet med bestämmelsen om indrag.



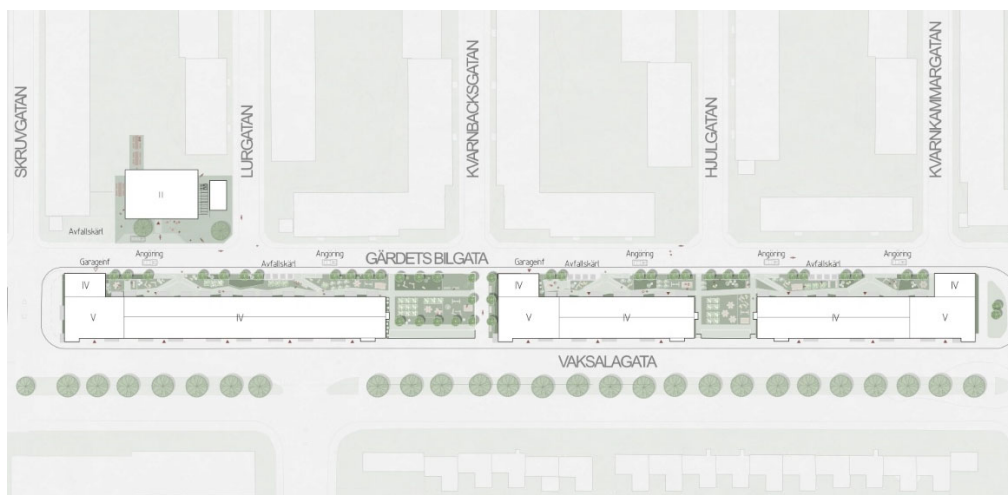
Figur 12. Fasadutformning som bland annat visar en möjlig fasadgestaltning och utformning av den indragna översta våningen med genomsiktligt räcke. Bild: AIX arkitekter.

Mot bostadsgårdarna regleras en zon för burspråksliknande byggnadsdelar, där högst 30 procent av ytan ovanför gårdsnivån får bebyggas e_2 . I denna zon anges en nockhöjd som motsvarar en höjd om fyra våningar. Det ska dock finnas en fri höjd från gården på 2,8 meter, vilket syftar till att tillåta utkragande byggnadsvolymer som inte upptar värdefull gårdsyta. Se sektionen ovan, samt illustrationen nedan, för ett exempel på utformning. Bestämmelsens flexibilitet innebär att dessa utkragande delar inte behöver få ett exakt läge redan i detaljplaneskedet.



Figur 13. Illustration som visar ett exempel på hur bebyggelsen kan upplevas mot Gärdets bilgata. Vyn är vid Kvarnskogsatan. Den upphöjda bostadsgården mellan gatan och husen bidrar till en grönskande stadsmiljö och en övergång till den angränsande bebyggelsen. Byggnaderna skärmar av Vaksalagatans trafik från Kvarngärdet. Bild: AIX arkitekter.

Nordöstra kvarteret (delområde 2)



Figur 14 Illustrationsplan som visar planområdets nordöstra del. Observera att bilden inte är i nord-sydlig riktning. Bild: AIX arkitekter.

Detaljplanen möjliggör bebyggelse längs Vaksalagatan samt tre vinklar mot Gärdets bilgata. Med denna utformning tillåts att byggnader uppförs vid kvarterets kortsidor och mot en ny allmän gång- och cykelpassage genom kvarteret, i Kvarnbacksgatans förlängning. Byggnadsdelarna mot Gärdets bilgata ger möjlighet till inbyggda garagedrifter och entréer. Smala bostadsgårdar placeras mot Gärdets bilgata och i två lägen vidgar sig gårdarna till större sammanhängande ytor. I likhet med det sydvästra kvarteret avses gårdarna utformas upphöjda jämfört med omgivande gatunivå. Det nedersta lägenhetsplanet ges en golvnivå i höjd med den upphöjda gården. Det gör att riskerna för störande insyn för de nedersta lägenheterna minskar och säkerställer en god tillgänglighet till gården.

Planen medger bebyggelse i fem våningar. Avsikten är dock att fem hela våningar endast uppförs i avgränsade delar, se illustrationsplanen ovan. I övrigt ska den översta våningen utformas som en vindsvåning med takkupor. Detta bidrar till att bryta ned bebyggelsens höjd så att den i huvudsak ger intrycket av en fyrvåningsskala (4+1).

I likhet med det sydvästra kvarteret är fasaderna tänkta att ges en gestaltning som knyter an till Fålhagens 1940-tals arkitektur som återfinns längre västerut på Vaksalagatan. I illustrationsmaterialet visas en lugn och balanserad gestaltning i ljusa kulörer och gedigna material, med nätta och genomtänkta detaljer i sockel, entréer och balkonger. Slutlig prövning av gestaltning hanteras i kommande bygglovsprocess.

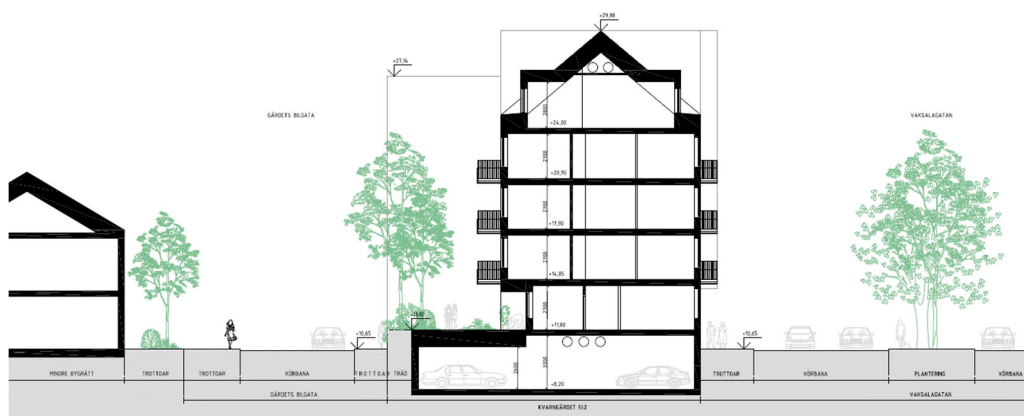


Figur 15. Illustration som visar ett exempel på möjlig bebyggelsevolym och utformning längs del av Vaksalagatan. Bild: AIX arkitekter.

Bebyggelsen illustreras med burspråk i hörnpartier, grunda balkonger och takkupor mot Vaksalagatan vilket bidrar till en levande och händelserik gatumiljö. Exempel på indragna trapphusentréer med sittmöjlighet visas i illustrationerna.



Figur 16. Illustration som visar ett exempel på hur bebyggelsens möte med Vaksalagatan kan bli. Detaljplanen ger möjlighet för Vaksalagatan att utvecklas till ett tydligare stadsstråk. Bild: AIX arkitekter.



Figur 17. Illustrerande sektion som visar relationen mellan planerad byggnad, gård och angränsande områden. Till vänster ses Kvarngärdets tvåvåningsbebyggelse samt Gärdets bilgata. Angivna mått för Gärdets bilgata är nuvarande mått som planeras att förändras. Till höger ses del av Vaksalagatans breda sektion med träd. Sektionen genom den planerade bebyggelsen mitt i bilden visar även underliggande garage. Här ses också planerat sadeltak och att den genomskurna volymen upplevs som fyra våningar plus vind. Med tunna linjer ses bakomliggande volym som motsvarar de delar där höjden medger fem våningar. Bild: AIX arkitekter.



Figur 18. Illustration som visar ett exempel på hur bebyggelsen kan upplevas mot Gärdets bilgata. Den upphöjda bostadsgården bidrar till en grönskande stadsmiljö och en övergång till Kvarngårdets bebyggelse. Bild: AIX arkitekter.



Figur 19. Illustration som visar den planerade bebyggelsens möte med Vaksalagatan, sett från korsningen med Skruvgatan. Vid hörnet medges fem hela våningar, som sedan övergår till fyra våningar med vind och takkupor. På hörnet ställs krav på en verksamhetslokal. Bild: AIX arkitekter.

Inom delområde 2 finns även ett obebyggt markområde norr om Gärdets bilgata, vid Lurgatan. Där stod tidigare ett bostadshus, med det revs i början av 2010-talet till följd av dess radonhaltiga byggnadsmaterial. Detaljplanen möjliggör för en ny byggnad i två våningar på platsen, i liknande tvåvåningsskala som låghusområdets övriga bebyggelse. Marken kan antingen bebyggas med ett bostadshus, eller nyttjas för verksamhetslokaler, parkering eller andra funktioner kopplade till hållbar mobilitet. Här tillåts en nockhöjd på +21 meter, **h₁**, och bebyggelsen ska utformas med sadeltak med mellan 35 och 45 graders takvinkel, **o₁** och **o₂**. Närmast Lurgatan möjliggörs en nätstation för att förse området med el, **E₁**. För stationen regleras en högsta tillåten nockhöjd som motsvarar en våning.



Figur 20. Illustration som visar den nya bebyggelsen mot Gärdets bilgata (till vänster), samt hur den mindre byggrätten på rivningstomten skulle kunna nyttjas (till höger). Här i en variant som indikerar bostadsinnehåll. Bilden visar en vy vid korsningen mellan Gärdets bilgata och Lurgatan, i riktning mot stadskärnan. Bild: AIX arkitekter.



Figur 21. Illustration i samma vy som föregående bild, som visar den nya bebyggelsen mot Gärdets bilgata (till vänster), samt hur den mindre byggrätten på rivningstomten skulle kunna nyttjas (till höger). Här i en variant som indikerar bostäder kombinerat med verksamheter eller mobilitetsfunktioner såsom cykelparkering. Bilden visar en vy vid korsningen mellan Gärdets bilgata och Lurgatan, i riktning mot stadskärnan. Bild: AIX arkitekter.

Skola och förskola

Varken i samband med detaljplanens ursprungliga planuppdrag eller senare under planarbetet har det identifierats något behov att tillföra kapacitet för förskolor eller skolor. Området i sig är inte heller lämpligt för sådan verksamhet utifrån möjligheten till gårdsytor, närheten till Vaksalagatan och de begränsade angoringsmöjligheterna.

Tillkommande behov av förskole- och skolplatser förväntas kunna hanteras inom befintliga verksamheter.

Kulturmiljö

De östra delarna av Kvarngärdet är ett bostadsområde med flerbostadshus och radhus i två våningar. Området byggdes ut under början av 1960-talet och är ett tidigt exempel på ett så kallat låghusområde. Kvarngärdets östra del har höga kulturmiljövärden knutna till områdets struktur, planering och arkitektur. Området är utpekad som en särskilt värdefull kulturmiljö och ingår i riksintresseområde för kulturmiljövärden Uppsala stad, C 40 A. Det finns inga registrerade fornlämningar inom, eller i närheten, av planområdet. Nedanstående beskrivning av områdets historik och kulturmiljövärden baseras i huvudsak på *Uppsala stad C 40 A, Riksintresse för kulturmiljövärden, Fördjupat kunskapsunderlag* (Länsstyrelsen 2014), *Norra Kvarngärdet, En arkitekturhistorisk analys och värdering av ett bostadsområde stätt i förändring* (Upplandsmuseet 2009) samt ett specifikt framtaget underlag för denna detaljplan *Kulturmiljöanalys och antikvarisk konsekvensbedömning* (Hus o Historia 2026-08-25).

Kvarngärdets historik – del i en kontinuerlig utveckling

Under medeltiden var Uppsalas bebyggelse samlad till området vid domkyrkan och Fyrisån. Staden har sedan vuxit i alla riktningar, inte minst mot nordostlig riktning mot Kvarngärdet och Gränby där det fanns öppen jordbruksmark att bebygga. I stadens rutnätsplan från 1600-talet avgränsades den ordnade bebyggelsen i öster av det som idag är Kungsgatan, där Vaksalatullen låg. Stadstullens avskaffande år 1810 och järnvägens dragning öster om staden på 1860-talet bidrog till att staden kunde växa åt nordost (Hus o Historia 2026-08-25). Detta formaliserades i stadsplanen från år 1880 som anger en sammanhängande kvartersstad fram till det som idag är Torkelsgatan. Stadsplanen var tilltagen och den faktiska bebyggelsegränsen låg ännu under början av 1900-talet vid Vaksala torg och Väderkvarnsgatan. Det förekom dock viss oreglerad bebyggelse vid tegelbruken vid Petterslund. Uppsalas fortsatta tillväxt och de moderna bebyggelseidealen ledde till att en ny stadsplan togs fram för området mellan Vaksala torg och Torkelsgatan, den fastställdes 1936. Med denna plan, signerad den inflytelserika stadsarkitekten Gunnar Leche, växte nu Uppsala med lamellhus i tre till fyra våningar, som snart nådde fram till Torkelsgatan.

Under 1950-talet byggdes stadsdelen Sala backe längre österut och ett stråk för en förbifart för riksvägen reserverades (tidigare E4 och nuvarande Tycho Hedéns väg). Men öster om Torkelsgatan och norr om Vaksalagatan var det ännu vidsträckta uppodlade gården. Planerna på att bebygga Kvarngärdet började nu ta form. I planeringen av det moderna Kvarngärdet hade arkitekten Stig Ancker stort inflytande. Kvarngärdets bebyggelse delades in i en östlig del mot Vaksalagatan och en västlig del mot Råbyvägen, med ett centralt stråk för gemensamma funktioner och service. Markförhållandena med djupa lerjordar medförde behov av kostsam pålning ifall det skulle byggas mer storskaliga höghus. Detta bidrog till inriktningen med tvåvåningsbebyggelse som kunde grundläggas på enklare sätt. Området blev ett av landets tidigaste exempel på så kallad låghusbebyggelse. En modern stadsdel med spår av 1950-talets grannskapstankar.



Figur 22. Vy över norra Kvarngärdet, 1966. Här ses de två delområdena som separeras av ett centralt stråk. Nere till höger ses Vaksalagatans allé, som efter gatans breddning nu ligger mitt i gatan. Bild: AB Flygtrafik ur Hus o Historia 2026-08-25.

Kvarngärdets bebyggelsestruktur och arkitektur

Kvarngärdet har en trafikstruktur med tydliga spår av de planeringsideal som rådde vid tiden. Områdets biltrafik angör från omgivande huvudstråken Råbyvägen, Tycho Hedéns väg, Vaksalagatan och Torkelsgatan. Den västra delen, mot Råbyvägen har en trafikseparerad trafikstruktur med återvändsgator. Den östra delen, som planområdet ligger inom, är dock inte trafikseparerat. Där finns i stället en rutnätsstruktur där trafiken sker i blandtrafik. Biltrafiken leds in från huvudgatorna i ett fåtal korsningspunkter, och ett finmaskigt och oregelbundet gatunät sprider ut den interna trafiken och ger en lugn trafikmiljö i området. För gående finns gångbanor längs gatorna medan cykling sker i blandtrafik. Gående och cyklister leds ut till Kvarnparken i norr, bort från Vaksalagatan, och vidare längs lokala stråk. Områdets gårdsmiljöer präglas av grönska och öppenhet, vilket ger goda förutsättningar för bostadsnära utemiljöer. Även ytor för lek tillgodoses på gårdarna.

När Kvarngärdet planerades fanns en förhållandevis god tillgång till mark för tätortsexpansion. Därmed var det rationellt att viss mark planerades för en samlad markparkering för bilar, trots att det inte är den effektivaste markanvändningen. Placeringen av markparkering längs Vaksalagatan följer den princip som vid samma tid tillämpades längs Råbyvägen och längre österut längs Vaksalagatan. Vaksalagatan breddades till dagens standard på 1960-talet för att kunna hantera de allt större trafikflödena i samband med riksvägens nya sträckning. Sedan områdets utbyggnad har parkeringsområdet fungerat som en buffertzon mot Vaksalagatans trafik. En del av områdets personbilar har kunnat parkera utan att behöva åka in bland bostadshusen. Parkeringsområdet längs Vaksalagatan utgör en medveten del av Kvarngärdets helhetsplanering, resultatet idag är dock en trafikdominerad miljö, utan tydlig rumslighet och där friytorna har få avsedda funktioner.



Figur 23. Ursprunglig stadsplan för Kvarngårdets östra del. Här ses tydligt de olika bostadskvarteren och det delvis förskjutna interna gatunätet. Längs Vaksalagatan ses det område som reserverades för parkering och i norr ses det centrala grönstråket.

Kvarngårdets bebyggelse är tydligt sammanhållen till sin karaktär. Huvuddelen av bebyggelsen är i två våningar med flacka sadeltak, inslag finns även av envåningsbyggnader. Trots den enhetliga miljön finns en viss variation i boendeformer, färgsättning, fasadmaterial och detaljer. Bostadsbyggnaderna har tegelfasader, som i de flesta fall har slammats och färgsatts i olika gula och bruna nyanser (Hus o Historia 2026-08-25). De flesta bostadshus har ett kontrasterande plåtparti ovanför entréerna, dessa var ursprungligen klädda med locklistpanel i trä. Byggnader med bostadskomplement, exempelvis för parkering, tvättstugor och liknande är i huvudsak av målad betong eller i trä.



Figur 24. Foto som visar Kvarngårdets typiska bostadsbebyggelse. Till höger ses en byggnad för parkering och tvättstuga, funktioner som integrerats i de flesta av områdets kvarter. I fonden av gatan ses Vaksalagatans träd och högre flerbostadshus.

Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdet ligger i utkanten av Kvarngärdet och ingår i riksintresseområde för kulturmiljövården för Uppsala stad, C 40 A. Riksintresset är stort och omfattar en stor variation av kulturmiljöer, epoker, byggnader och andra historiska värden under en period av flera hundra år. I riksintresseområdet ingår i princip hela Uppsalas innerstad, det sträcker sig även norrut, österut, och inte minst söderut längs Fyrisån. Riksintresseområden för kulturmiljövården styrs av miljöbalken 3 kapitlet 6 § och ska skyddas mot åtgärder som kan innebära påtaglig skada på kulturmiljön.

Motiv för riksintresset

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

Själva riksintressemotiveringen är allmänt hållen och saknar uttrycklig koppling till Kvarngärdets kulturmiljövården. I beskrivningen av riksintressets uttryck finns dock vissa formuleringar som är relevanta för planområdet. Se understruken text i Riksantikvarieämbetets beskrivning nedan.

Uttryck för riksintresset

Centralmaktens, domkyrko- och lärdomsstadens bebyggelse och miljöer från medeltiden fram till idag. Kronogodsen med 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 hörnslutet 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. (Riksantikvarieämbetet).

Riksintressets uttryck i förhållande till detaljplanen och det fördjupade kunskapsunderlaget

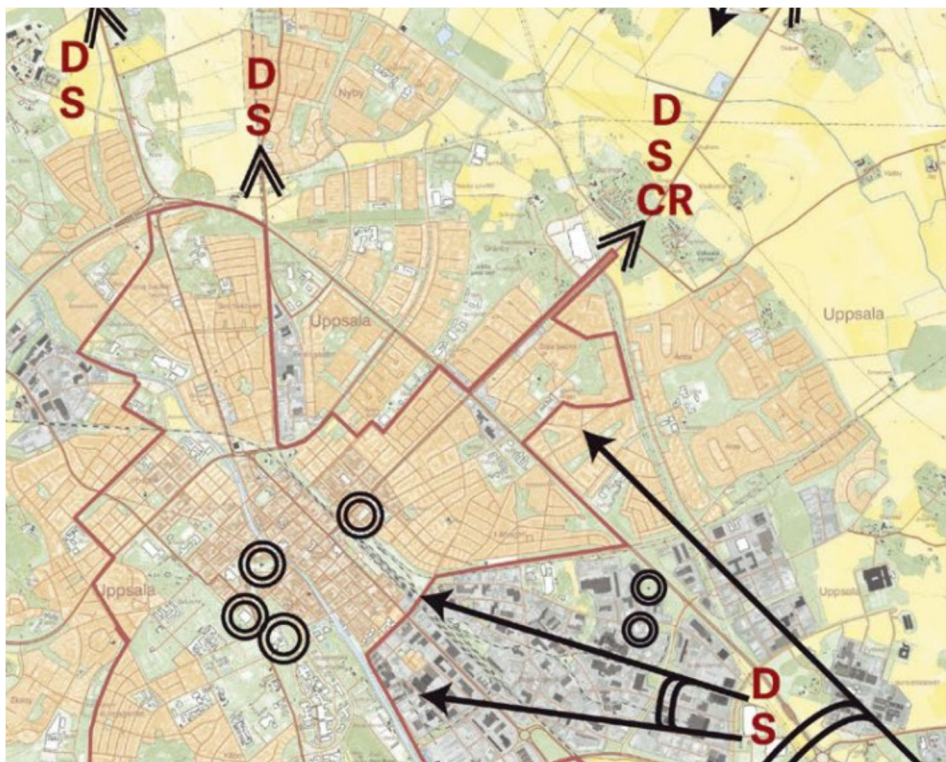
Vaksalagatan utgör en sådan lång och rak tillfartsväg från 1600-talet som beskrivs i riksintressets uttryck. Kvarngärdets bebyggelse och stadsplanestruktur i övrigt, samt närliggande kommunikationsleder, ingår i Uppsalas utveckling under 1900-talet. Kvarngärdets bebyggelse kan även vara relevant utifrån utformning, placering och inbördes rumsliga samband. Uppsalas monumentala bebyggelse dominerar inte den lokala miljön inom Kvarngärdet, och stadens siluett kan inte upplevas som en helhet från planområdet eller dess direkta närhet. De viktiga landmärkena är dock relevanta var för sig. Carolina Rediviva kan anas i fonden av Vaksalagatans södra sida, siktlinjen från sträckan längs planområdet är dock starkt begränsad av gatans alléplantering. Sett från Vaksalagatans norra sida, där trafiken går i riktning mot centrum, är siktlinjen mot Carolina Rediviva till stor del begränsad av bebyggelsen vid Väderkvarnsgatan. Sett från planområdets närhet skymms domkyrkans torn till stor del av bebyggelse och

trädskronor. Tornen är dock synliga från Vaksalagatans korsningar med Tycho Hedéns väg och Österängsgatan där skymmande byggnader och vegetation saknas. Längs sträckan i övrigt kan domkyrkans torn ses i flera luckor mellan träden. Gärdets bilgatas namnsättning utgör ett tydligt exempel på ett gatunamn som speglar sin tillkomsttid och gatans ursprungliga funktion och den tidens fokus på biltrafiken.

År 2014 tog länsstyrelsen fram ett fördjupat kunskapsunderlag, som ett stöd vid avvägningar av skilda markanvändningsanspråk samt för att precisera och tydliggöra värdena i riksintresset för kulturmiljövården Uppsala stad. Där anges att Kvarngärdet inkluderades i riksintresseområdet 2002 och att riksintresset då även kom att omfatta "representativa och arkitektoniskt väl utformade moderna bebyggelseområden som speglar Uppsala stadsstruktur och utveckling under 1900-talet". I och med detta fokuserar riksintresset inte bara på äldre strukturer, utan inkluderar även modernare stadsstrukturer. Detta trots att riksintressets uttryck alltjämt fokuserar på "från medeltid till 1900-talet", inte *till och med 1900-talet*. Kvarngärdets kulturmiljövården beskrivs inte specifikt i det fördjupade kunskapsunderlaget, därför har vidare utredning behövts för att bedöma vilka av Kvarngärdets värden som är riksintressanta.

I det fördjupade kunskapsunderlaget förtydligas några värdefulla siktlinjer från Uppsalas infartsvägar. Där visas en symbol för siktlinje längs Vaksalagatan mot domkyrkan (D), slottet (S) och Carolina Rediviva (CR). Se figur 25 nedan. Symbolen för siktlinjen är placerad vid Vaksalagatans krön, nära Vaksala kyrka och Gränbystaden. En punkt där delar av de tre monumentalbyggnaderna historiskt varit synliga samtidigt.

Sedan riksintressefördjupningen togs fram har förutsättningarna längs Vaksalagatan förändrats i flera avseenden som påverkar, och kommer att påverka, hur vyerna med Uppsalas siluett upplevs. Bebyggelse vid Gränbystaden och Gränby backe, samt planlagd men ännu inte genomförd bebyggelse vid Tövädersgatan (kvarteret Diset) och Salabacksgatan (kvarteret Klacken), påverkar på vilka sträckor som monumentalbyggnaderna är synliga. Den översiktliga vyn i höjd med Vaksala kyrka som markeras i riksintressefördjupningen, där alla tre byggnader varit synliga samtidigt, finns inte kvar på samma sätt sedan några år. I stället är domkyrkan och slottet växelvis synliga längs Vaksalagatan. I höjd med Blixtgatan kan delar av de tre monumentalbyggnaderna anas samtidigt, detta eftersom tidigare trädalléer har tagits ned till förmån för trafikfunktioner och det är långt avstånd till högre bebyggelse. Vyn är dock kraftigt påverkad av byggnader, träd, skyltar och belysning med mera. Vid Blixtgatan och Tycho Hedéns väg erbjuds inte heller den påtagliga siluettupplevelse som erbjuds längre upp i backen från Gränby.



Figur 25 Bild från Fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse för kulturmiljövården, Uppsala stad C 40 A. Bilden är beskuren. Bild: Länsstyrelsen 2014.

Kulturmiljövården och bedömning

Till följd av att konkreta beskrivningar av planområdets kulturmiljövården saknas i riksintressets uttryck och i det fördjupade kunskapsunderlaget har ett specifikt underlag tagits fram som ger stöd i bedömningarna under planprocessen (Hus o Historia 2026-08-25). I denna kulturmiljöanalys och antikvariska konsekvensbedömning beskrivs även påverkan på de mer övergripande riksintressanta värdena som berörs av detaljplanen.

Kulturhistoriska värdebärare

I utredningsmaterialet från Hus o Historia anges de värdebärare som är av störst betydelse för områdets kulturhistoriska värden.

- 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 trädad 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. 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

I framtaget kulturmiljöunderlag (Hus o Historia 2026-08-25) beskrivs att en rivning av befintliga garage/carports inte innebär någon förlust av kulturhistoriska värden. Påverkan på omgivningen kommer i stället ske genom att 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 carports, 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.

Det beskrivs vidare att de omgivande strukturerna och den omkringliggande bebyggelsen är brokig och saknar det konsekventa genomförande som finns närmare stadskärnan. Byggnadstyperna skiftar liksom byggnadsvolymer 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 den nya bebyggelsen. 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 (Hus o Historia 2026-08-25).

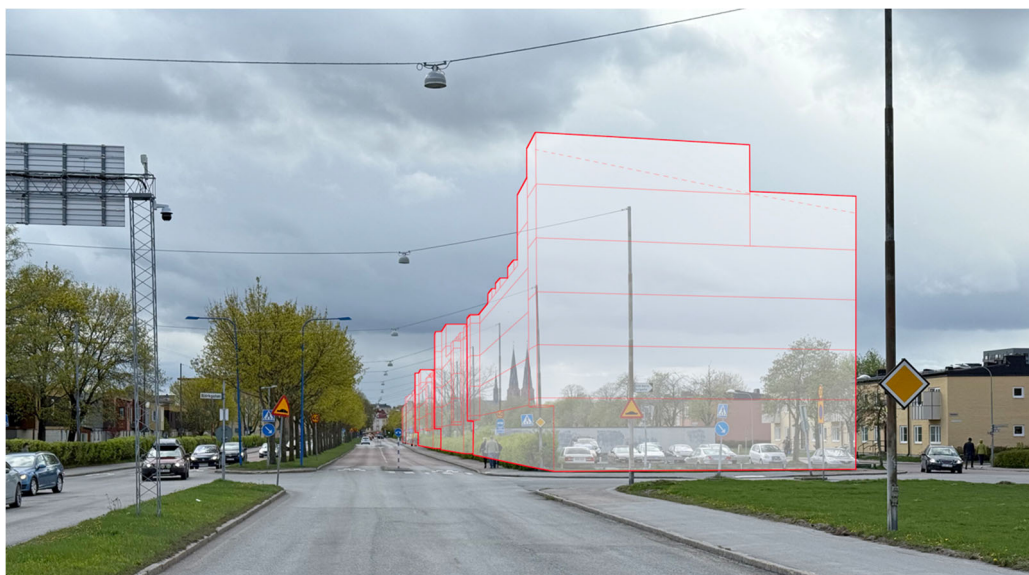
Detaljplanens påverkan och konsekvenser

Vad gäller detaljplanens påverkan på stadsbilden och på områdets kulturvärden görs bedömningen att planen kan genomföras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stadsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset för en god helhetsverkan, 2 kapitlet 6 § och 8 kapitlet 9 § plan- och bygglagen, PBL (Hus o

Historia 2026-08-25). Bedömningen är även att planen kan genomföras utan risk för att det särskilt värdefulla bebyggelseområdet Kvarngärdet förvanskas, 8 kapitlet 13 § PBL. 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, framför allt vad gäller höjden men även den förhöjda förgårdsmarken vilken är ett främmande inslag i miljön idag.

Vad gäller riksintresset görs bedömningen att detaljplanen får neutrala konsekvenser (Hus o Historia 2026-08-25). Detta baseras på 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 detaljplanen minskar inte kulturmiljöns läsbarhet i området mer än marginellt och riskerar därför inte att påtagligt skada riksintresset.

Det anges att siktlinjen längs Vaksalagatan inte påverkas av detaljplanen. Vad gäller stadens siluett, som beskrivs i riksintressets uttryck, avgörs upplevelsen från Vaksalagatan till stor del av de topografiska förhållandena. Väl nere på innerstadens huvudsakliga nivå vid Tycho Hedéns väg, där sikten mot domkyrkan blockeras av den föreslagna bebyggelsen, är det svårt att tala om en upplevelse av en stadssiluett på samma sätt som från Vaksalagatans högre belägna östra del. Detaljplanen innebär att Vaksalagatan, med sin långa historiska kontinuitet och tydliga riktning, kan fortsätta nyttjas som en ryggrad för stadens expansion. Dock med konsekvensen att vissa pedagogiska siktlinjer kommer att försvinna.



Figur 26 Vy från korsningen Vaksalagatan/Tycho Hedéns väg med detaljplanens bebyggelse inlagd som en transparent figur. Från denna punkt skymmer den befintliga bebyggelsen och växtlighet redan slottet och Carolina Rediviva. Domkyrkan syns däremot, något den inte kommer att göra med ett genomförande av planen. Bild: AIX arkitekter.

I kulturmiljöutredningen beskrivs att möjligheten att se slottet, domkyrkan och Carolina Rediviva samtidigt från Vaksalagatan är starkt begränsad av bebyggelse och tät alléplantering. Däremot finns en mer översiktlig vy punkt från Gränby bilgata, cirka 700 meter nordost om planområdet. Detaljplanens bebyggelse kommer vara märkbar i denna vy och skymma Carolina Rediviva. Vyn från Gränby bilgata är dock inte någon utpekad siktlinje varken i riksintressets fördjupade kunskapsunderlag eller i kommunens översiktsplan.



Figur 27 Vy från den östligaste delen av Gränby bilgata med detaljplanens bebyggelsevolym inlagt som en transparent figur. Från denna punkt skymms sikten mot Carolina Rediviva. Bild: AIX arkitekter.

Park och natur

Förutsättningar

Inom planområdet finns inga allmänna parkområden. Vissa delar av gatumarken är dock illustrerade som gatuplantering i stadsplanerna från 1960-talet. Nordväst om planområdet, i Kvarngårdets centrala del, finns ett viktigt grönstråk som leder vidare mot Gränbyparken och mot parkområdena vid Kvarntorget. I övrigt finns parken vid Eskilsplan i närheten av planområdets sydvästra del.

I planområdets närhet finns ett antal trädrader. En välmående trädrad av stort värde finns i Vaksalagatans mittremsa. Denna trädrad är viktig kopplat till ekologiska värden, upplevelsevärden och kulturmiljövärden. Allén har en lång historik och har föryngrats genom åren. Det finns även trädrader i planområdets gränser mot Vaksalagatan och Gärdets bilgata. Träden har inventerats, analyserats och bedömts (Väg och miljö, 2024-06-14). Trädraden mot Vaksalagatan har stora luckor och en del stubbar efter tidigare fällda träd. Träden är av olika arter, olika ålder och många är i dåligt skick. Även trädraden mot Gärdets bilgata har luckor, framför allt ett långt uppehåll på cirka 150 meter. Trädraden är dock mer kontinuerlig jämfört med träden mot Vaksalagatan. Trädraden vid Gärdets bilgata består uteslutande av rönn och relaterar lika mycket till själva parkeringen som till gatans sträckning. Vid inventeringen konstaterades att trädraderna är att betrakta som alléer och att träden är vuxna.

Förändringar

Detaljplanen innehåller inga nya allmänna parkområden. På planerade bostadsgårdar ges plats för den bostadsnära utomhusvistelsen med lek och samvaro.

Detaljplanen ger möjlighet till bebyggelse fram till fastighetsgräns mot Vaksalagatan och Gärdets bilgata. Garage under mark är en del av bebyggelseförslaget. Fällning av

de alléer som står i, eller mycket nära, fastighetsgräns är därmed en förutsättning för detaljplanens genomförande. Eftersom vuxna alléer omfattas av det generella biotopskyddet är huvudregeln att de inte får fällas utan dispens. Dispensfrågor kopplade till biotopskyddet handläggs av länsstyrelsen. Byggaktörerna inom planområdet är de som planerar utföra fällningen, och dessa ska därför ansöka om dispens. Dispensansökan har skickats in till länsstyrelsen och den fortsatta processen avses vara klar innan beslut om antagande av detaljplanen. I PM om inventering av alléträden finns en argumentation kring vad som kan vara särskilda skäl för dispens i detta fall. I underlaget anges även ett förslag till kompensationsåtgärder. Sådana åtgärder handlar om att plantera ersättningsträd i form av en ny allé utmed Gärdets bilgata och Näckrosvägen, samt plantering av fritt placerade träd i gårdsmiljöer.

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar och förändringar

Gatunät

I direkt angränsning till planområdet finns Vaksalagatan som är en av Uppsalas större huvudgator. Gatan är trädplanterad i mitten, och vissa träd finns även längs gatans norra sida. Vaksalagatan förbinder planområdet med innerstaden samt med Tycho Hedéns väg. Gatan leder vidare mot Gränby och ansluter till de övriga lokala, regionala och nationella vägnäten. Vaksalagatan är dubbelriktad och längs planområdet finns två körfält i varje riktning. Det yttre körfältet är reserverat för kollektivtrafik. Vaksalagatan har 10 771 fordon per dygn (ÅDT 2021). Trafikprognos för år 2050 anger ett lägre flöde om 8 030 fordon per dygn (ÅDT). Från Vaksalagatan kan planområdet angöras via tre korsningar, en i sydväst via Torkelsgatan (vänstersväng tillåts inte från Torkelsgatan till Gärdets bilgata), en central korsning vid Skruvgatan (ej vänstersväng från Vaksalagatan), samt en fullständig fyrvägs-korsning vid Björkgatan. Planområdet kan även nås på andra sätt via områdets lokalgator.

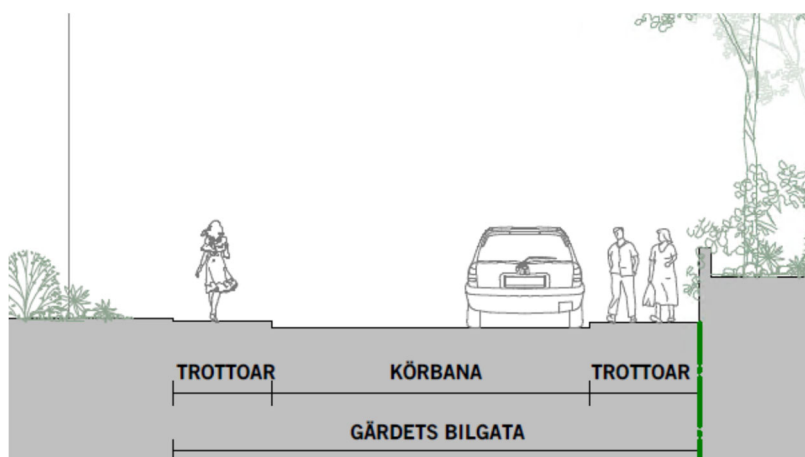
Infart till områdets markparkering sker via Gärdets bilgata, som är en lugnare lokalgata som fördelar trafiken inom Kvarngärdet. Gatan har viss trädplantering och en markparkering på södra sidan, och flerbostadshus på den norra. Gatans sektion är smal, cirka 9 meter, och har endast utrymme för körbana och gångbana. Det finns ingen långtidsmätning av trafikflödena. En manuell trafikräkning har dock gjorts i april 2024, den indikerar ett flöde om 840 motorfordon per dygn (ÅDT). Prognos för 2050 saknas, men då flödet på Gärdets bilgata inte påverkas av omgivningen i någon större grad bedöms flödet vara relativt stabilt över tid när det gäller biltrafiken.

Detaljplanen innebär inte några större behov av förändringar av det omgivande gatunätet. Även i framtiden kan gatorna och korsningarna ha samma funktioner som idag. Den tillkommande bebyggelsen kommer endast kunna angöras från Gärdets bilgata. Där placeras infarter till garage och där kan tillfällig angöring ske genom att stanna vid kantsten i körbanan.

På sikt kan det bli aktuellt att rusta upp Vaksalagatan och anpassa gatans funktioner till framtida behov. Planerad bebyggelse skulle gynnas av exempelvis bredare zoner för gång- och cykeltrafik. En sådan utveckling hindras inte av detaljplanen. Planen innebär dock inget ställningstagande vad gäller Vaksalagatans långsiktiga funktioner och utformning.

En trafik- och parkeringsutredning har tagits fram (WSP 2024-06-12). Där analyseras den trafikallstring som detaljplanen innebär och förändringar avseende parkeringssituationen. Trafikutredningens bedömning är att detaljplanen totalt sett inte medför en ökad biltrafik. Marginella förändringar kan dock inte uteslutas. Sammantaget påverkas inte korsningspunkterna negativt jämfört med dagsläget. Flödet av oskyddade trafikanter i området beräknas öka eftersom fler förväntas gå och cykla. Detta kan i sin tur kan medföra vissa kapacitetsproblem för biltrafiken eftersom det finns ett flertal oövakade övergångsställen där bilar måste stanna och eftersom cykeltrafiken sker i blandtrafik. Det potentiella kapacitetsproblemet handlar om risken för att bilar som svänger in till Gärdets bilgata behöver stanna och därmed skapar risk för köbildning ut på Vaksalagatan. I utredningen beskrivs dock risken som liten, men det är trots allt något som bör uppmärksammas.

Längs Gärdets bilgatas södra sida planeras en ny gångbana i samband med planens genomförande, vilket är en förbättring jämfört med idag. Se vidare under rubriken *gång- och cykeltrafik* nedan.



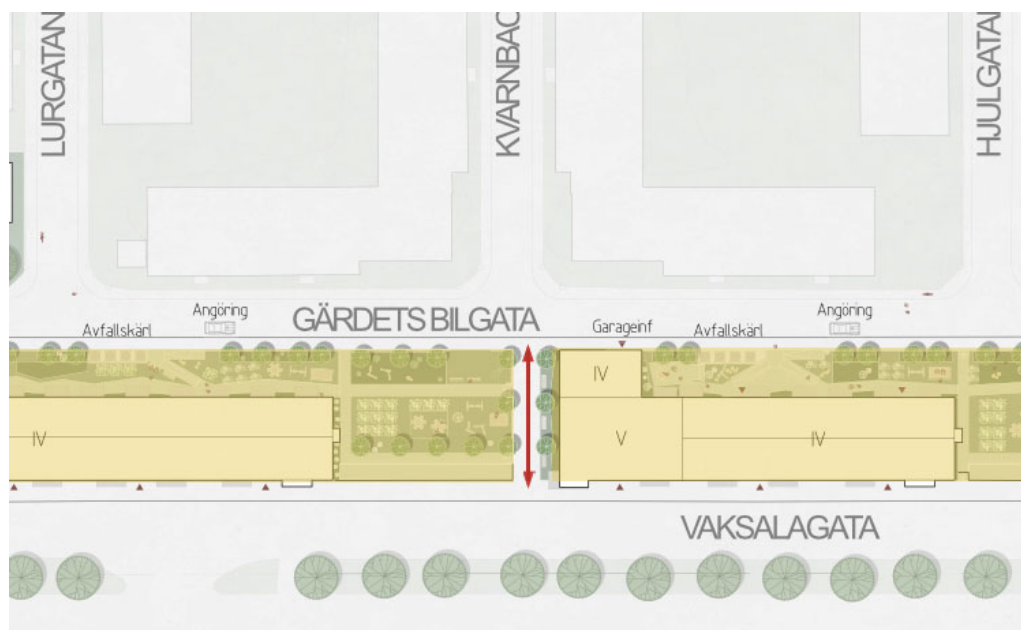
Figur 28. Principskiss för Gärdets bilgatas framtida sektion. Den vänstra sidans gångbana mot de befintliga bostadshusen är oförändrad, cirka 1,5 meter bred. Körbanan visas som cirka 5,5 meter bred och ny gångbana till höger sida som cirka 2 meter.

Gång- och cykeltrafik

Gångbanor finns på båda sidor av Vaksalagatan, de är dock relativt smala sett till stråkets betydelse. Inga cykelbanor eller cykelfält finns på Vaksalagatan. Det finns potential för att på sikt rusta upp Vaksalagatan och då bredda gångbanor och studera möjligheten för eventuella cykelbanor. Detta skulle kunna ge ett trevligare och tryggare gaturum, både för vuxna och barn. En upprustning av Vaksalagatan är dock inte en förutsättning för denna detaljplan.

Gärdets bilgata har en smal gångbana på norra sidan, som inte är tänkt att förändras till följd av planens genomförande. Gatan är utpekad som ett cykelstråk i blandtrafik, parallellt med Vaksalagatan. Inom gatuområdet finns det möjlighet att minska körbanans bredd till 5,5 meter och i stället ge utrymme för en ny gångbana på södra sidan längs den nya bebyggelsen, se sektion ovan. Detta planeras att ske som en del av detaljplanens genomförande men regleras inte specifikt i detaljplanen då åtgärden medges inom planlagd gatumark. Trafikflödena i Kvarngärdet är så pass små att cykeltrafik i blandtrafik fungerar bra. Gatunätet i närområdet är av tillräcklig standard för att erbjuda trafiksäkra vägar till Kvarngärdesskolan.

I Kvarnbacksgatans förlängning säkerställs en allmän passage så att gående och cykeltrafik kan ta sig mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan, reglerat med **GCVÄG** på plankartan. Passagen är viktig då den ansluter Vaksalagatan till ett lokalt gång- och cykelstråk mot Lötens idrottsplats, via Kantorsgatan och Karlfeldtsgatan. Detta stråk kompletterar övrig infrastruktur och detaljplanen möjliggör en framtida förstärkning av stråket. I genomförandeskedet får det avgöras om passagen ska utformas för cykeltrafik från början, eller endast för gående i väntan på eventuella förändringar av Vaksalagatan.



Figur 29. Illustration av planerad passage för gående och cykeltrafik mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan. De gula ytorna representerar kvartersmark inom detaljplanen. Röd pil visar läget för passagen, som ges en bredd av 5,5 meter. I genomförandeskedet behöver det studeras hur ytan ska utformas och om viss plantering är möjlig.

Kollektivtrafik

Längs Vaksalagatan finns lokal busstrafik med täta avgångar i riktning mot Gränbystaden/Norra Årsta och mot Centrum/Akademiska sjukhuset/Gottsunda. I anslutning till planområdet finns två hållplatser, en vid Torkelsgatan och en vid Österängsgatan. Vid Österängsgatans hållplats angör även flertalet regionbusslinjer.

Detaljplanen innebär inte några förändringar för busstrafiken, förutom att planens genomförande kan innebära tillfälliga störningar i framkomligheten. I dialog med kollektivtrafikhuvudmannen (Region Uppsala) har det uppmärksammats en möjlighet att flytta Österängsgatans hållplatsläge på Vaksalagatans norra sida så att den ligger närmare hållplatsen på södra sidan. En sådan förändring skulle kunna ha flera fördelar och vore lämpligt att studera vidare, men det är inte en förutsättning för detaljplanens genomförande.

Parkering och angöring

Inom planområdet finns 276 bilparkeringsplatser på mark och i garage/carport, varav 240 är förhyrda och 36 är avgiftsbelagda. Eftersom området ska bebyggas behöver den framtida parkeringslösningen för den befintliga och tillkommande bebyggelsen utredas. Bilparkeringsfrågan redovisas i en trafik- och parkeringsutredning (WSP 2024-06-12). Parkeringstal och principer utgår från dokumentet *Parkeringstal för Uppsala*,

som är kommunens styrande dokument för parkering. Uppsalahem hanterar uthyrningen av parkeringarna, men det finns inga detaljerade uppgifter om ifall de olika parkeringsinnehavarna bor i närområdet eller om utomstående parkerar där. Utifrån områdets bilinnehav är det sannolikt att en stor del, men inte alla, av parkeringsplatserna nyttjas av boende i Kvarngärdet.

För att kunna bebygga parkeringsplatserna enligt detaljplanen behöver parkeringssituationen analyseras som en helhet där både nuvarande och tillkommande behov beaktas. Avsikten är att JM anordnar parkering för sitt tillkommande behov inom sin egen mark, i planområdets sydvästra del (delområde 1). JM avser inte ordna parkeringsplatser för annat än det egna behovet. För deras cirka 135 lägenheter beräknas mellan 43 och 56 bilplatser behöva anordnas. Detta baseras på tillämpning av ett parkeringstal om 4–6 bilplatser per 1 000 kvadratmeter boarea. Det parkeringstal som kommer att tillämpas avgörs av omfattningen av åtgärder för hållbar mobilitet. Det beräknade behovet för JM kan tillgodoses i källargarage inom JM:s egen del av detaljplanen (den sydvästra delen, delområde 1).

Med tillämpning av de gällande parkeringstalen om 6 platser per 1 000 kvadratmeter lägenhetsyta för Uppsalahems befintliga och tillkommande bostäder i Kvarngärdet behöver 141 bilplatser anordnas i Uppsalahems tillkommande bebyggelse, i planområdets nordöstra del (delområde 2). Det innebär en minskning med 135 platser jämfört med utgångsläget, om även de avgiftsbelagda platserna räknas in. Detta samtidigt som cirka 160 lägenheter tillkommer. En sådan förändring kan bland annat motiveras utifrån att Kvarngärdet idag har ett större parkeringsutbud än vad kommunens parkeringstal anger och att alla platser inte är nyttjade. En tillämpning av dagens parkeringstal, även för den befintliga bebyggelsen, möjliggör att planområdet kan tas i anspråk utan att varje parkeringsplats behöver ersättas. Behovet om 141 parkeringsplatser går dock inte att inrymma inom Uppsalahems del av detaljplanen, nordost om Skruvgatan, så länge inte flera våningsplan med garage byggs vilket är mycket kostsamt och tekniskt utmanande. Trafik- och parkeringsutredningen (WSP 2024-06-12) har därför även studerat alternativ där ett lägre parkeringstal kan tillämpas genom införande av åtgärder för hållbar mobilitet. Sådana mobilitetspaket kan vara olika omfattande och kan därmed resultera i olika parkeringstal. Ett kraftfullt eller medelstort mobilitetspaket kan ge ett parkeringstal om 4–4,8 platser per 1 000 kvadratmeter lägenhetsyta, vilket innebär ett parkeringsplatsbehov på mellan 86 och 106 bilplatser. Då finns det möjlighet att hantera parkeringsbehovet inom ett parkeringsplan i Uppsalahems del av detaljplanen. Detaljplanen tar dock inte ställning till exakta lösningar eller utformningen av mobilitetsåtgärder. I och med ovanstående redovisning beskrivs en möjlig hantering. I bygglovskedet görs den slutliga prövningen utifrån kommunens beslutade parkeringsnorm.

Vid korsningen mellan Gärdets bilgata och Lurgatan finns en rivningstomt där detaljplanen anger kvartersmark för bostäder, centrum och parkering. Det är inte bestämt hur ytan kommer att nyttjas, regleringen möjliggör dock mobilitetsfunktioner såsom platser för cykelpool, viss parkering för bilpool samt leveransskåp. En sådan anläggning kan vara ett av flera sätt att tillskapa sådana mobilitetspaket som krävs för ett lägre parkeringstal.

Parkering inom planområdet planeras i första hand ske i källargarage under den nya bebyggelsen. In- och utfarter ska placeras mot Gärdets bilgata i lägen som inte kommer i konflikt med korsningar, något som planens utformning ger förutsättningar för. Bostadsgårdarna blir fria från biltrafik och bilparkering. Cykelparkering är tänkt

både i cykelrum i garageplan samt genom kompletterande platser inom gårdsytorna. Cykelparkering på gård kan lämpligen samordnas med de bullerskydd som krävs.

Eftersom tillgänglig angöring för bil och lastplatser för leveranser inte går att ordna mot Vaksalagatan behöver dessa funktioner finnas vid Gärdets bilgata. Då Gärdets bilgata endast är 9 meter bred finns dock inte utrymme för regelrätt kantstensparkering eller reserverade lastplatser. Vid en sammantagen avvägning har det bedömts viktigare att prioritera att gatan har gångbanor på båda sidor samt fullgod funktion med dubbelriktad körbana, än att anvisa särskilda angöringsplatser. Med tanke på att gatan inte har stoppförbud finns dock möjlighet att stanna till kortare stunder för att exempelvis släppa av någon person, eller vid lastning, flytt och sophämtning. Exempel på lämpliga platser att stanna till på illustreras nedan. Utifrån detta finns möjlighet att uppfylla de krav som ställs på exempelvis tillgänglig angöring och sophämtning. Se även vidare under rubriken om tillgänglighet nedan.



Figur 30. Illustrationsplan med exempel på lämpliga lägen för angöring (röda markeringar) och infarter till garage (gula markeringar).

Tillgänglighet, användbarhet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning

Tillgänglig angöring inom 25 meter från entré, som Boverkets byggregler föreskriver, kan tillgodoses genom möjlighet att stanna längs kantstenen vid Gärdets bilgata. Tillgänglig parkeringsplats har dock inte bedömts som möjlig att ordna på gatumark i anslutning till planerad bebyggelse. Det hade antingen krävt avbrott i Vaksalagatans kollektivtrafikkörfält eller enkelriktning av Gärdets bilgata. Det har inte heller bedömts rimligt att minska bostadsgårdarnas yta till förmån för enskild markparkering på kvartersmark. I aktuell situation behöver tillgänglig parkering för bostäder och verksamhetslokaler hänvisas till invändiga lösningar i parkeringsgarage. Bostäder och verksamhetslokal kan då nås tillgängligt via hiss. För verksamhetslokaler är detta inte optimalt, men i detta fall är det trots allt den enda lösningen som bedömts som rimlig för att anordna en tillgänglig parkeringsplats. Utan tillgänglig parkering i garage hade inte verksamhetslokaler varit möjligt, och då hade detaljplanen inte uppfyllt de ambitioner som översiktsplanen anger för Vaksalagatan som stadsstråk.

Ramper planeras för att hantera höjdskillnaden mellan Gärdets bilgata och de upphöjda bostadsgårdarna. Höjdskillnader ska tas upp med ramp som lutar högst 1:12, det vill säga 8,3 procent lutning. Rampen bör också ha minst ett vilplan på var 0,5 meters höjdskillnad, samt i övrigt uppfylla tillgänglighetskraven i svenska regelverk. I detaljplanens underlag visas lösningar där trapphusentréer mot Vaksalagatan utförs indragna, vilket innebär att dörrar inte riskerar slås upp i gångbanan samt att en väderskyddad plats skapas vid entréerna. Detta är positivt för alla, inklusive personer med funktionsnedsättning.

Enligt 8 kapitlet plan- och bygglagen ska en byggnad vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga samt att byggnadsverk ska ha

de tekniska egenskapskrav som är väsentliga i fråga om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Detta beaktas vid planläggning, men prövas slutligt i samband med bygglov och tekniskt samråd. Detaljplanen varken förhindrar eller försvårar en tillgänglig utformning.

Det kan uppmärksammas att utrymmet för gångbanor är begränsat eftersom hänsyn behöver tas till det utrymme som finns till förfogande. Längs Gärdets bilgatas södra sida kan en två meter bred gångbana rymmas, här kan fasader och murar fungera som naturliga ledstråk och cykeltrafik sker i gatans körfält. På den norra sidan av Gärdets bilgata är gångbanan enbart 1,5 meter bred, och den kommer inte breddas som en följd av detaljplanen. Längs Vaksalagatan finns utrymme för en cirka 3,1 meter bred gångbana, som i vissa lägen dock behöver rymma dagens hållplatsfunktion. Även här finns naturliga ledstråk i form av fasader och murar och ingen cykeltrafik. På längre sikt kan Vaksalagatans utformning komma att ses över och tillgängligheten förbättras. En sådan övergripande gatuombyggnad planeras dock inte inom ramen för denna detaljplans genomförande. Vid Torkelsgatan och Österängsgatan, utanför planområdet, finns övergångsställen med sned kantsten. Detta är en trafikfara, främst för synskadade. I samband med detaljplanens genomförande behöver det studeras vilka åtgärder som kan göras för att dessa passager ska bli trafiksäkra för alla.

Social hållbarhet

Sociala förutsättningar

Stadsplanering och detaljplaner är en av många faktorer som kan påverka sociala förutsättningar. Kvarngärdet som helhet består till stora delar av låg flerbostadshusbebyggelse uppförd vid ungefär samma tidpunkt. Förutom närmast Råbyvägen upplåts alla Kvarngärdets bostäder med hyresrätt. Detaljplanen styr inte upplåtelseform. Avsikten är dock att Uppsalahem, som utvecklar planområdets nordöstra del, kommer upplåta bostäderna med hyresrätt. JM som utvecklar den sydvästra delen avser upplåta bostäderna med bostadsrätt. Även om det inte är reglerat kan detaljplanen bidra till en större blandning av upplåtelseformer samt en större mångfald vad gäller byggår och övriga egenskaper.

Sett till planområdets läge i Uppsala är det väl integrerat med närliggande stadsdelar vilket ger goda förutsättningar för kontakter mellan människor. En övergripande trygghetsundersökning för Uppsala tätort genomfördes 2017 och där framgår att östra Kvarngärdet har något högre otrygghet än närliggande stadsdelar. För det sociala livet är tillgängligheten i den kommunala infrastrukturen viktig. Gator och stråk behöver underlätta för vardaglig rörelse och kan därmed minska risken för ofrivillig isolering.

Barnperspektivet/barnrättsperspektivet

Detaljplanen innebär att nya bostäder kan tillkomma i ett centralt beläget område. I form av en framtida bostadsmiljö har planen påverkan på barns livsmiljö. Detaljplanen omfattar dock inte några utpekade rörelsestråk, målpunkter, skolmiljöer eller grönområden där barn berörs särskilt. Planens genomförande möjliggör en ny gångbana längs Gärdets bilgata vilket kan medverka till en tryggare trafikmiljö i närområdet. I planområdets närhet finns trafiksäkra miljöer där barn på ett tryggt sätt kan ta sig till olika målpunkter. Det kan dock uppmärksammas att cykeltrafiken invid

området fortsatt planeras i blandtrafik. Bostadsgårdarna ger möjlighet till utevistelse och lek inom en planterad miljö som skyddas från trafik och buller.

Äldreperspektivet

Detaljplanen innebär inte några särskilda konsekvenser för äldre jämfört med dagsläget. Planen varken säkerställer eller hindrar boendefunktioner med inriktning mot äldre. Områdets centrala läge med närhet till kollektivtrafik kan vara attraktivt för alla, däribland äldre. I direkt angränsning till planen finns ett begränsat serviceutbud. I det lite större närområdet, inom en kilometer, finns service i form av livsmedelsbutik, vårdcentral och apotek. Detaljplanen möjliggör ett tillskott av närservice beroende på vad lokalerna fylls med för verksamheter. Bostadsgårdar och privata balkonger ger möjlighet till utevistelse och samvaro.

Klimatfrågor

Planområdets användning och disponering

Planen innebär en effektiv markanvändning där flerbostadshus ersätter en stor bilparkering. Detaljplanen innebär också att Gärdets bilgata och den befintliga bebyggelse inom Kvarngärdet skyddas från Vaksalagatans trafikbuller, något som bidrar till en bättre markanvändning totalt sett. De begränsade ytorna med grönska ersätts med anlagda bostadsgårdar som kan optimeras för ett lämpligt nyttjande och planteras med vegetation.

Alla bygg- och anläggningsarbeten innebär en lokal miljöpåverkan samt genererar utsläpp. De schaktarbeten som krävs för garage kan samordnas med den marksanering som krävs, vilket är en samordningsfördel sett till klimatpåverkan. Exploatörerna inom planområdet, Uppsalahem och JM, är medlemmar i Uppsala klimatprotokoll och arbetar för ett klimatneutralt Uppsala 2030.

Bygg och anläggning

Uppförande och drift av nya byggnader är det som oftast innebär störst klimatpåverkan i en detaljplans genomförande. Tekniska lösningar som minskar klimatpåverkan för uppförande och drift av nya byggnader styrs normalt sett inte i en detaljplan. Detaljplanens bestämmelser omnockhöjder ger dock möjlighet för att uppföra flerbostadshusen med trästomme, vilket skulle resultera i mindre koldioxidutsläpp jämfört med byggande med betong.

Rivning av de befintliga garage- och carportbyggnaderna medför sannolikt utsläpp, om än begränsade sett till byggnadernas lätta konstruktion. Även arbeten med schakt för sanering, grundläggning och ledningar innebär normalt sett koldioxidutsläpp. Detta är dock något som kan påverkas genom val av metoder, maskiner och grad av återbruk/återvinning av material.

Transport

Persontransporter med bil innebär ofta en relativt stor klimatpåverkan i relation till det totala utsläppet som orsakas av en detaljplans genomförande. Detaljplanen innebär en möjlighet att tillämpa kommunens beslutade parkeringstal med de möjligheter som

finns till ytterligare reducering av parkering utifrån mobilitetsåtgärder. Områdets närhet till centrum, tillgång till kollektivtrafik och höga exploateringsgrad ger goda förutsättningar för många att ha en livsstil där vardagliga transporter kan ske utan egen bil.

Mark och geoteknik

Planområdets geotekniska förutsättningar har undersökts i två separata utredningar, en för det sydvästra området och en för det nordöstra området.

Det sydvästra området har undersökts av Bjerking (2021-04-29). Berget ligger cirka 25–36 meter under marknivå. Jorden ovanför berget består överst av ett lager fyllning om cirka 0,7–1,8 meter som innehåller sand, grus, torrskorpelera, humus och lera. Ställvis har även asfalt, tegel och glas noterats. Under fyllningen finns ett lager med cirka 19–24 meter kohesionsjord som utgörs av lera. Lerans översta del är av torrskorpekaraktär för att längre ned ha mycket låg till låg skjuvhållfasthet. Sedan följer en medelfast till fast friktionsjord om mellan 3,2–12,6 meters mäktighet. Underliggande berg bedöms som homogent. Grundvattnets trycknivå bedöms ligga cirka 7–8 meter under marknivå.

Det nordöstra området har undersökts av WSP (2024-01-29, rev. 2024-04-11). Där bedöms berget ligga cirka 20–31 meter under den befintliga marknivån, vilket stämmer väl överens med skattning enligt SGU:s jordartskarta. Störst djup till berg finns i centrala delen av undersökningsområdet. Jorden ovanför berget består överst av ett lager fyllning om cirka 1 meter som innehåller sand, grus och asfalt, samt vissa tegelrester. Sydväst om undersökningsområdet finns sedan ett mindre lager med sandig mulljord om cirka 0,3 meter. Sedan följer ett lerlager på mellan cirka 17–24 meter. Leran innehåller olika skikt av gyttjig siltig lera, med varierande mäktighet, och även sandig siltig lera. Leran är också sulfidhaltig och har en svartgrå karaktär. Grundvattnets trycknivå bedöms ligga cirka 3,5 meter under marknivå.

Området som helhet har en tillfredsställande totalstabilitet. Utifrån markens geotekniska förutsättningar behöver planerade flerbostadshus grundläggas med spetsbärande pålar till fast botten. Vid kommande projektering ska lämplig grundläggningsteknik detaljstuderas och anpassas efter platsens förutsättningar. Bland annat behöver eventuella schaktslänter utformas med hänsyn till rasrisk. Genomförandet som helhet behöver även beakta risken för sättningar vid ökad belastning på marken. En riskanalys avseende omgivningspåverkan ska upprättas som en del av genomförandet, när metodval och utbyggnadsetapper är kända. Sett till områdets begränsade yta och de angränsande gatorna krävs sannolik spottning i hela eller stora delar av området.

Vattenmiljö

Ytvatten

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Planområdet avvattnas till Fyrisån Jumkilsån-Sävjaån (VISS EU_CD: SE663992-160 212). För Fyrisån finns miljökvalitetsnormer som innebär att måttlig ekologisk status ska uppfyllas 2033 och att god kemisk ytvattenstatus ska uppnås 2027. Vid Vatteninformationssystem (VISS) senaste statusklassning tilldelades Fyrisån måttlig

ekologisk status och uppnådde inte god kemisk status. Då Fyrisåns avrinningsområde täcker nästan en tredjedel av Uppsala läns yta och är recipient till större delen av Uppsala stad, bör stor vikt läggas vid att långsiktigt åtgärda föroreningskällor och undvika att skapa nya. För att undvika att skadliga ämnen transporteras via dagvattnet är det viktigt att använda rätt material vid byggnation och använda rätt teknik vid verksamhetsutövning.

Uppsala kommun har sedan flera år ett vattenprogram med en tillhörande handlingsplan. Det finns även ett antal lokala åtgärdsprogram (LÅP) som har fokus på recipientperspektivet och identifierar de åtgärder som har störst nytta för att uppnå de krav som finns för ytvattnet. Utöver detta finns även en dagvattenplan för Uppsala stad. Uppsala Vatten och Avfall AB, som är huvudman för vatten- och avloppssystemet, arbetar systematiskt med att öka andelen dagvatten som renas innan det leds ut i recipienterna. För att ytterligare fokusera på det övergripande dagvattenarbetet samarbetar kommunen med övriga intressenter i Fyrisåns vattenvårdsförbund, Hågaåns vattenråd och Mälarens vattenvårdsförbund, samt angränsande kommuner. Med en övergripande dagvattenplanering ges förutsättningar för ett långsiktigt recipientperspektiv där effektiva åtgärder genomförs. Det kompletterar de specifika utredningar och de lokala åtgärder som hanteras inom detaljplaneprocessen.

Föreslagen dagvattenhantering

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Avledningen sker idag via markbrunnar på kvartersmark, som sannolikt är sammankopplade med kommunens gatuavvattning. Visst dagvatten kan också avrinna ytligt och tas om hand av närliggande gatubrunnar. Dagvattnet leds sedan vidare till Uppsala Vatten och Avfall AB:s dagvattennät och vidare mot recipienten.

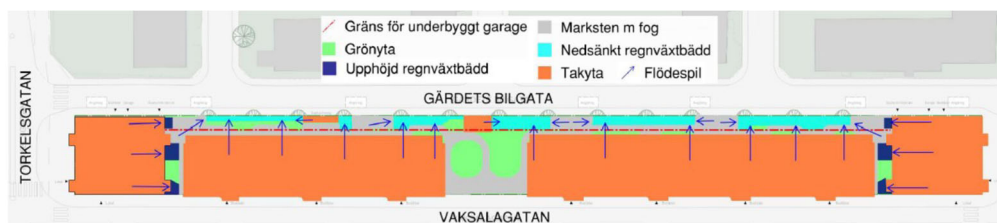
En dagvattenutredning har tagits fram för att studera områdets förutsättningar samt vilka konsekvenser och behov av åtgärder som detaljplanen innebär (Bjerking 2024-06-27, rev. 2026-01-05). I en kravspecifikation som Uppsala Vatten och Avfall AB har formulerat ska lokalt omhändertagande av dagvatten tillämpas så långt det är möjligt, för att rena och fördröja vattnet innan det släpps ut på det kommunala nätet. Uppsala Vatten och Avfall AB:s riktlinjer anger att dagvattenanläggningar ska utformas så att 20 millimeter regn, räknat över hela området, kan renas och avtappas under minst 12 timmar.

Dagvattenutredningen visar förslag på åtgärder som både fördröjer och renar dagvattnet. Fördröjningsbehovet har beräknats till 61 m³ för det sydvästra kvarteret (JM) och 78 m³ för det nordöstra (Uppsalahem). För båda kvarteren kan fördröjningsbehovet tillgodoses genom anläggande av regnväxtbäddar och skelettjordar. Vid behov kan även rörmagasin anläggas för att ge ytterligare fördröjningsvolym. Dagvatten från tak som inte lutar mot gårdarna ska, så långt som möjligt, ändå ledas till gårdsytorna genom teknisk avledning. Där detta inte är möjligt kan takvatten ledas till fördröjning i rörmagasin. Med föreslagna åtgärder tas dagvattenflöden om hand och fördröjs så att detaljplanen inte bidrar till risk för överbelastning i dagvattennätet.

För dagvattnets föroreningssituation är det positivt att en stor bilparkering på asfalt och grus omvandlas till bebyggelse med parkering i garage och en grön bostadsgård. I och med planerad dagvattenfördröjning sker också en rening som innebär att alla beräknade mängder och halter av föroreningar i dagvattnet minskar jämfört med före planens genomförande. I detaljplanen och dess underlag har det därmed visats en

genomförbar och fungerande dagvattenlösning som inte innebär något försvårande av möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för recipienten.

I dagvattenutredningen beskrivs att det i dagsläget saknas möjlighet att beräkna halter av PFOS i dagvattnet i programvaran för sådana beräkningar (StormTac). Därför kan inte säkra slutsatser dras vad gäller ämnets förekomst i dagvattnet från planområdet eller hur det påverkar recipienten.



Figur 31. Översiktlig illustration av planerad dagvattenhantering inom planområdets sydvästra kvarter (delområde 1). Dagvatten från tak och hårdgjorda ytor fördröjs inom regnväxtbäddar. Bild: Bjerking 2024-06-27 rev. 2026-01-05.



Figur 32 Översiktlig illustration av planerad dagvattenhantering inom planområdets nordöstra kvarter. Dagvatten från tak och hårdgjorda ytor fördröjs inom regnväxtbäddar, rörmagasin och skelettjordar. Bild: Bjerking. 2024-06-27 rev. 2026-01-05.

Grundvatten

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom den yttre skyddszonen inom vattenskyddsområde för Uppsala- och Vattholmaåsarna. Vattenskyddsföreskrifterna för området ska följas. Dessa innebär bland annat att markarbeten normalt inte får ske djupare än till 1 meter över högsta grundvattenyta och att markarbeten inte får medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån. Det finns inga restriktioner för infiltration av dagvatten. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna söks hos

länsstyrelsen. Detaljplanens genomförande förutsätter grundläggning med pålning till berggrunden, vilket innebär behov av dispens. Detta hanteras av exploatörerna inför utbyggnad när typ av pålning och tekniskt utförande har detaljstuderats.

Miljökvalitetsnormer för grundvatten

Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvatten. Kemisk grundvattenstatus klassificeras utifrån de ämnen och ämnesgrupper som är upptagna i Sveriges Geologiska undersökning (SGU:s) föreskrifter om miljökvalitetsnormer och statusklassificering för grundvatten (SGU-FS 2013:2). Föreskrifterna gäller för de grundvattenförekomster som vid kartläggning och analys har bedömts vara utsatta för risken att inte uppnå eller bibehålla god kemisk status till nästföljande målar.

Planområdet ligger på grundvattenförekomsten *Sävjaån – Samnan* (VISS EU_CD: SE663758-160767) som har en otillfredsställande kemisk grundvattenstatus och en god kvantitativ status. Tillgången på grundvatten är vanligen god och utifrån tillgängliga data bedöms förekomsten ha god kvantitativ status, men är i risk att inte nå god status till år 2027. Vad gäller kvalitativ status enligt VISS har grundvattenförekomsten *Sävjaån–Samnan* ett undantag och tidsfrist till år 2027 för parametrarna PFAS 11 samt trikloreten och tetrakloreten.

Utifrån planområdets markförutsättningar med tjocka lerlager är infiltrationen liten redan idag. Detaljplanen bedöms ha marginell betydelse för infiltrationen och påverkar inte möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för kvantitativ status.

Riskbedömning för Uppsala- och Vattholmaåsarna

Under 2017–2018 genomfördes en riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde (Geosigma, 2018). Syftet med riskanalysen var att ta fram riktlinjer för markanvändning ur grundvattensynpunkt för hela tillrinningsområdet, samt att framställa en känslighetskarta för bedömning av känsligheten för ett specifikt område med avseende på grundvattenskydd. Med känslighet avses hur känslig en specifik plats är för att en marknära förorening ska nå grundvattenförekomsten så att den inte längre kan användas som resurs för dricksvattenförsörjning idag och i framtiden. De hydrogeologiska förhållandena styr hur känsligt grundvattnet är för förorening och därmed vilken markanvändning som är lämplig eller olämplig för ett visst område. De hydrogeologiska förhållandena och känsligheten styr också vilka skyddsåtgärder som kan behövas för att minska sannolikhet och konsekvens för att en förorening når grundvattnet. Känslighetsklasserna är indelade i klasserna låg – måttlig – hög – och extrem, där platser inom extrem känslig zon är allra mest känsliga då de ligger direkt på åsen helt utan skyddande lerlager.

Under 2022–2023 har känslighetskartan inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde reviderats utifrån ny geologisk och hydrogeologisk information. SGU har tagit fram en uppdaterad jordlagermodell över Uppsalaåsen, där nya sonderingsunderlag reviderat mäktighet och utbredning av olika jordarter. SGU:s jordartskarta har också uppdaterats med en förfinad skala (från 1:50 000 till 1:25 000), samt att Uppsala Vatten och Avfalls AB:s grundvattenmodell har uppdaterats med mer data. Planområdet ligger inom zon med känslighet låg, delklass b. Denna klass innebär att marken består av ett lerlager med större mäktighet än 5 meter, som överlagrar morän och som inte avvattnas till extrem eller hög känslighetszon. De geotekniska undersökningarna bekräftar känslighetsklassen då lerlager om 17–24 meter konstaterats.

Föreslagna åtgärder

Planen ställer krav på att konstaterade markföroreningar ska saneras innan byggnation, vilket är en viktig generell skyddsåtgärd för grundvattnet. Utöver det kommer inte den planerade markanvändningen att innebära några större risker. Efter att planen genomförts kommer dagvatten att renas i högre grad än i den nuvarande situationen, och möjligheten att hantera eventuella läckage från fordon är bättre i ett garage än på mark. Planområdet utgörs helt av lerjord, som på grund av dess låga genomsläpplighet gör att infiltration endast kan ske i liten omfattning. Stora delar av området kommer dessutom bestå av upphöjda gårdar med underliggande garage, vilket helt utesluter infiltration på dessa ytor. Lerlagren bedöms vara så omfattande att det fortsatt ska finnas tillräckligt mycket skyddande lera kvar efter anläggande av källarkonstruktioner. Exakt mäktighet i varje punkt är svår att bedöma innan projektering genomförts, men översiktligt bedöms det efter genomförande finnas ett kvarvarande lerlager om mellan 14 och 21 meter. I samband med vattenskyddsdispens för exempelvis pålning krävs att exploatörerna redogör för vilka försiktighetsåtgärder som vidtas för att inte riskera att förorena grundvattnet.

Översvämning

Översvämningsrisk från angränsande vattendrag

Översvämningsrisken ska alltid beaktas vid ny bebyggelse oavsett hur ofta översvämning kan förväntas. Samhällsfunktioner av betydande vikt och ny sammanhållen bebyggelse bör förläggas ovan nivån för ett beräknat högsta flöde. Planområdet ligger med god marginal utanför det område som kan beröras av översvämningar i Fyrisån, även med beaktande av beräknat högsta flöde (BHF).

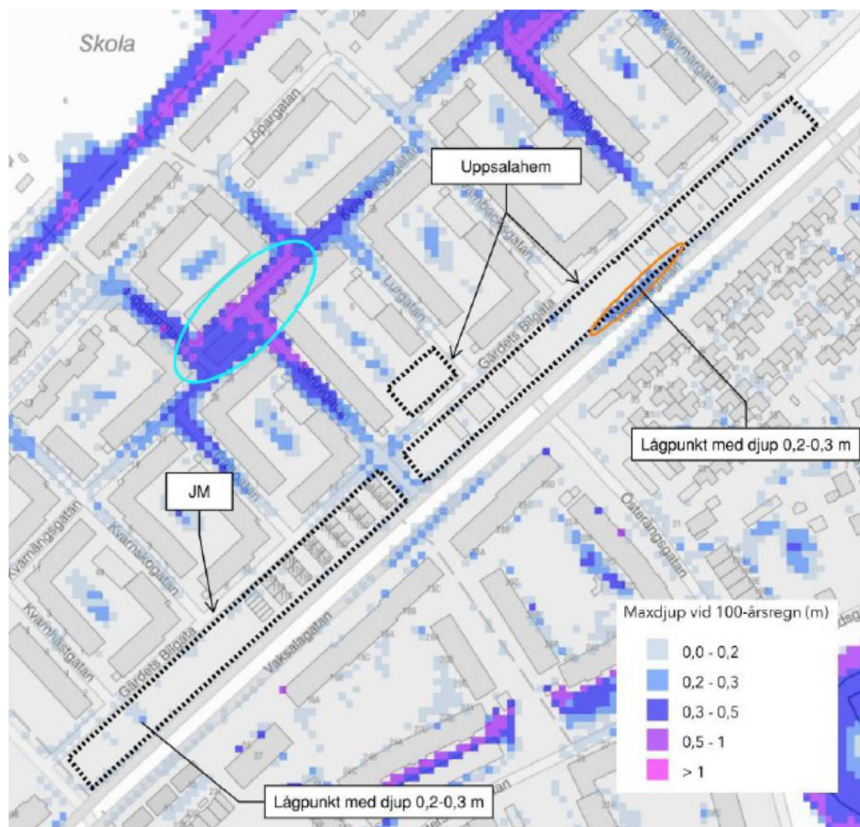
Översvämningsrisk vid extrema regn

I ett förändrat klimat kan skyfall bli vanligare och mer intensiva. Översvämning vid skyfall kan ha stor påverkan på framkomligheten, och på andra viktiga funktioner och strukturer i samhället. Dessutom kan det innebära stora kostnader på grund av skador på fastigheter och byggnationer. Det finns en skyfallskartering som har tagits fram av Uppsala Vatten och Avfall AB för Uppsala och vissa tätorter. Den baseras på höjddata från 2020. Karteringen visar maximalt vattendjup vid ett klimatkompenserat 100-årsregn (klimatfaktor 1,3). När extrema regn inträffar är det viktigt att kontrollerade översvämningar kan ske då dagvattensystemet går fullt. En kontrollerad översvämning innebär att vatten samlas i en lågpunkt där det inte orsakar skador på byggnader eller infrastruktur. För att minimera risken för skador på byggnader är det viktigt att höjdsättningen av hus och gator sker på ett lämpligt sätt. Enligt skyfallskarteringen finns det inga lågpunkter inom planområdet som riskerar att översvämmas så att skador uppkommer vid extrema regn.

För bostadsgårdarna planeras en höjdsättning som ger en yttlig avrinning mot Gärdets bilgata. Delar av vattnet leds ytligt mot Torkelsgatan i sydväst. Huvuddelen av vattnet leds dock i nordvästlig riktning via Kvarnkammargatan, Hjulgatan, Lurgatan och Skruvgatan. Detta vatten samlas i lokala lågpunkter vid Kvarnängsgatan.

Lågpunkterna har uppmärksamats sedan tidigare och fortsatta studier behövs för att undvika framtida skador vid framtida extremregn. I flödesberäkningar som presenteras nedan framhålls att detaljplanen har en minskande effekt på flödena vid stora regn

vilket kan vara ett av flera verktyg för att minska risken för översvämning vid Kvarnängsgatans lågpunkter.



Figur 33. Utdrag från Uppsala Vatten och Avfall AB:s skyfallskartering. Bilden visar beräknat maximalt vattendjup vid ett framtida 100-årsregn. Dagvattenutredningens utbredningsområde visas med svarta streckade linjer. Bild: Uppsala Vatten och Avfall AB, med bearbetning av Bjerking 2024-06-27.

Den dagvattenfördröjning som planeras för de normala dagvattenflödena kommer även ha en flödesreducerande effekt vid extrema regn. 100-årsflödet från området beräknas till 423 liter per sekund. Utan dagvattenfördröjning skulle flödet bli 516 liter per sekund. Det framtida beräknade flödet vid 100-årsregn om 423 liter per sekund är högre än dagens beräknade flöde om 395 liter per sekund. En jämförelse med nollscenario visar dock att denna ökning är en följd av inräknade klimatförändringar och inte av den förändrade markanvändningen. Ifall området skulle lämnas oförändrat beräknas flödet vid 100-årsregn uppgå till 495 liter per sekund. Därmed innebär detaljplanen en minskning av dagvattenflödet jämfört med om området skulle vara oförändrat.

Hälsa och säkerhet

Buller

Bullerutredningar har tagits fram av AFRY (2026-06-24) för planområdets sydvästra del (delområde 1), och av Norconsult (2024-10-08, rev. 2026-04-08) för planområdets nordöstra del (delområde 2). De riktvärden som framgår i *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader* har tillämpats och ligger till grund för detaljplanens bedömning och reglering. Trafikprognosen för år 2050 anger lägre trafikflöden för Vaksalagatan än idag, och medför därmed även lägre bullernivåer. Med stöd av

Boverkets vägledning ska bullerberäkningar i sådana fall baseras på den situation som är mest bullrande. Därför ligger dagens högre trafikflöden till grund för bullerberäkningarna. I de genomförda bullerutredningarna har det inte identifierats några externa bullerkällor av betydelse från verksamheter i närheten.

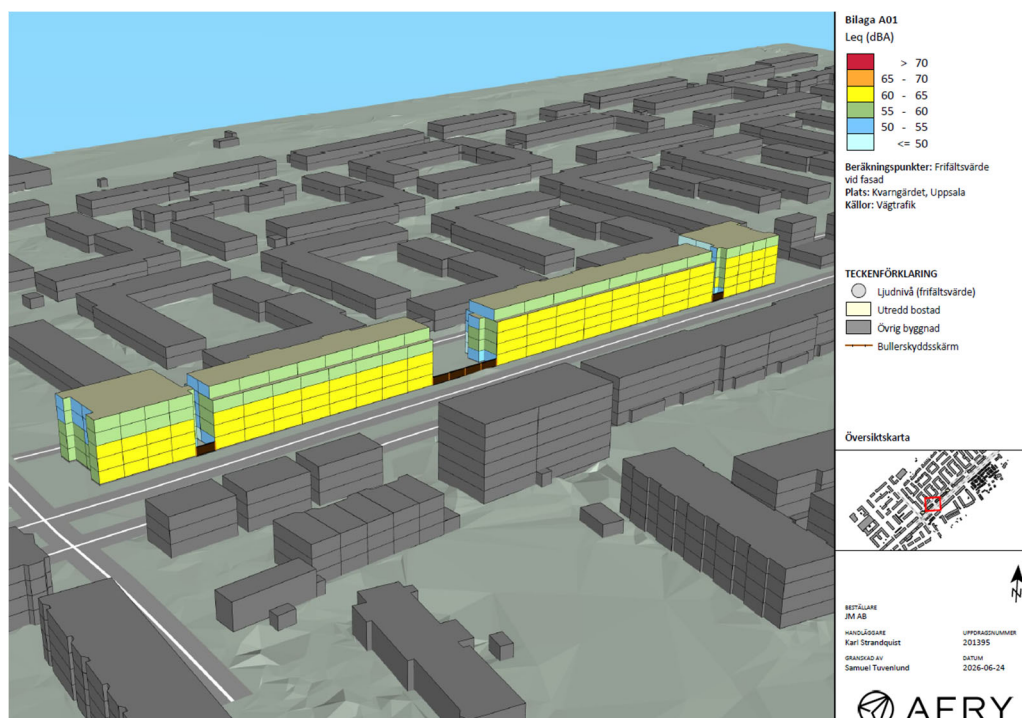
Utredningarna visar att planområdet utsätts för höga bullernivåer från trafiken på Vaksalagatan, samt får visst buller från övriga närliggande gator. I båda bullerutredningarna konstateras att beräknade ekvivalenta bullernivåer når upp till 64–65 dBA mot Vaksalagatan (frifältsvärden). Det innebär att de planerade flerbostadshusens planlösningar behöver anpassas för att säkerställa en god ljudmiljö. Vid kvarterens kortsidor beräknas de ekvivalenta ljudnivåerna i huvudsak till 60 dBA eller lägre, med undantag för sidorna mot Torkelsgatan och Tycho Hedéns väg där nivåerna beräknas till något över 60 dBA. Mot Gärdets bilgata är det betydligt tystare, med i huvudsak under 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärden).

Där ekvivalent ljudnivå beräknas till 60 dBA eller lägre kan lägenheter uppföras utan anpassning av planlösningar. Där ekvivalent ljudnivå ligger i spannet 60–65 dBA kan endast små lägenheter, under 35 kvadratmeter, utföras enkelsidiga. I dessa lägen kan dock större lägenheter byggas om minst hälften av rummen har tillgång till luddämpad sida. En sådan luddämpad sida ska ha högst 55 dBA ekvivalent nivå och högst 70 dBA maximal nivå nattetid. Denna anpassning av planlösningar regleras med planbestämmelse **s1**.

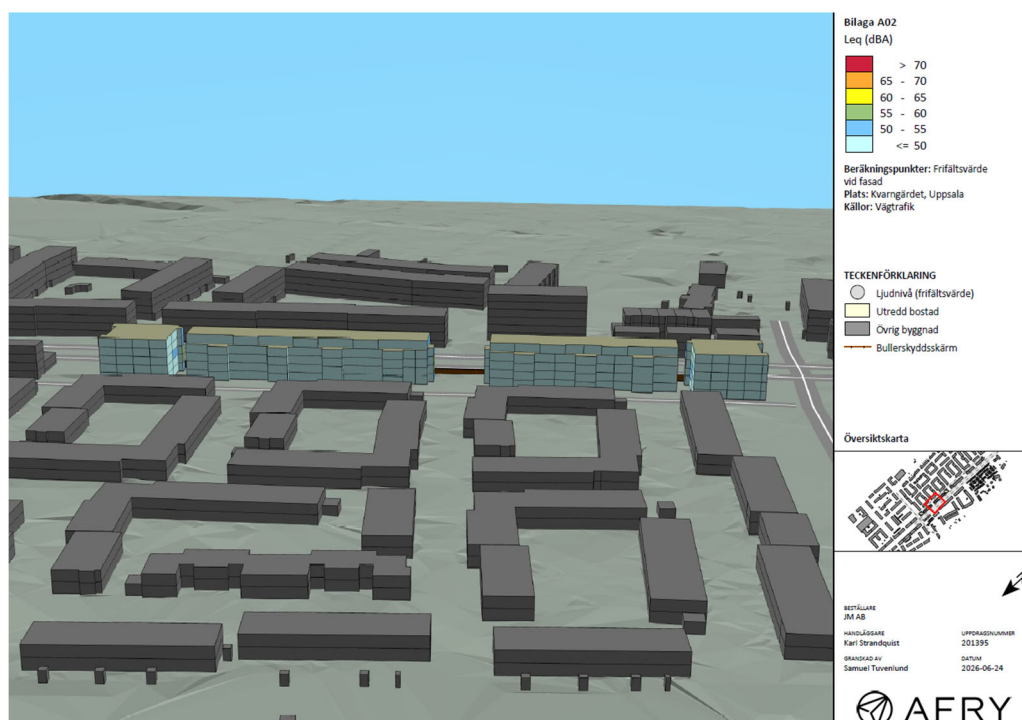
Bullerutredningarna visar att det i ett fåtal avgränsade hörnlägen mot Vaksalagatan blir svårt att klara trafikbullerförordningens riktvärden för lägenheter över 35 kvadratmeter. Dessa situationer kan dock hanteras genom exempelvis att smålägenheter placeras i hörnen mot Vaksalagatan, så att större lägenheter kan placeras i ett tystare läge närmare Gärdets bilgata. Alternativt kan lokala åtgärder studeras närmre i projekteringsskedet i syfte att uppnå större lägenheter med tillgång till luddämpad sida. Utredningen från AFRY (2026-06-24) visar en möjlig lösning där burspråk bildar en luddämpad sida på bakomliggande fasadparti.

Detaljplanen säkerställer ytor tillgängliga för bostadsgårdar. Eftersom bygggrätterna inte är kontinuerliga längs Vaksalagatan skulle gårdarna exponeras för gatans trafikbuller om inga åtgärder gjordes. Bostadsgårdarna behöver avskärmas från Vaksalagatan för att säkerställa en så stor yta som möjligt där bullerriktvärden för gemensam uteplats uppnås. Detta säkerställs genom en planbestämmelse om att bullerskyddande skärm ska utföras mot Vaksalagatan **b1**. Bullerskyddsskärmen behöver vara tät, ansluta tätt mot mark och ha en ytvikt om minst 15 kg/m² eller ett minsta ljudreduktionstal om $R_w=20\text{dB}$. Skärmen kan utföras i olika material, så som stenmur, plank eller glas, så länge konstruktionen uppfyller ovan ställda krav. Det finns lösningar där bullerplank förses med dörr, i de fall där både passage och bullerskydd är av vikt.

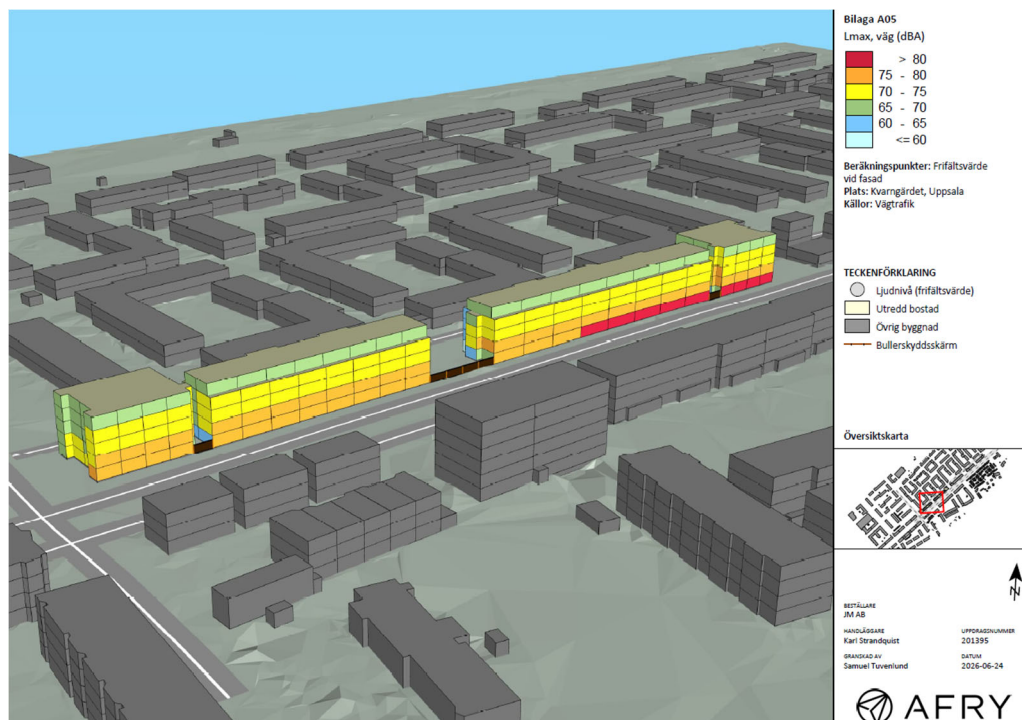
Beräkningar för planområdets sydvästra del, delområde 1



Figur 34. Ekvivalent ljudnivå vid fasad. Vy från söder. Gul färg visar där bullernivåerna beräknas överskrida 60 dBA ekvivalent nivå. Grön färg visar där nivåerna ligger mellan 56 och 60 dBA. Bild: AFRY.



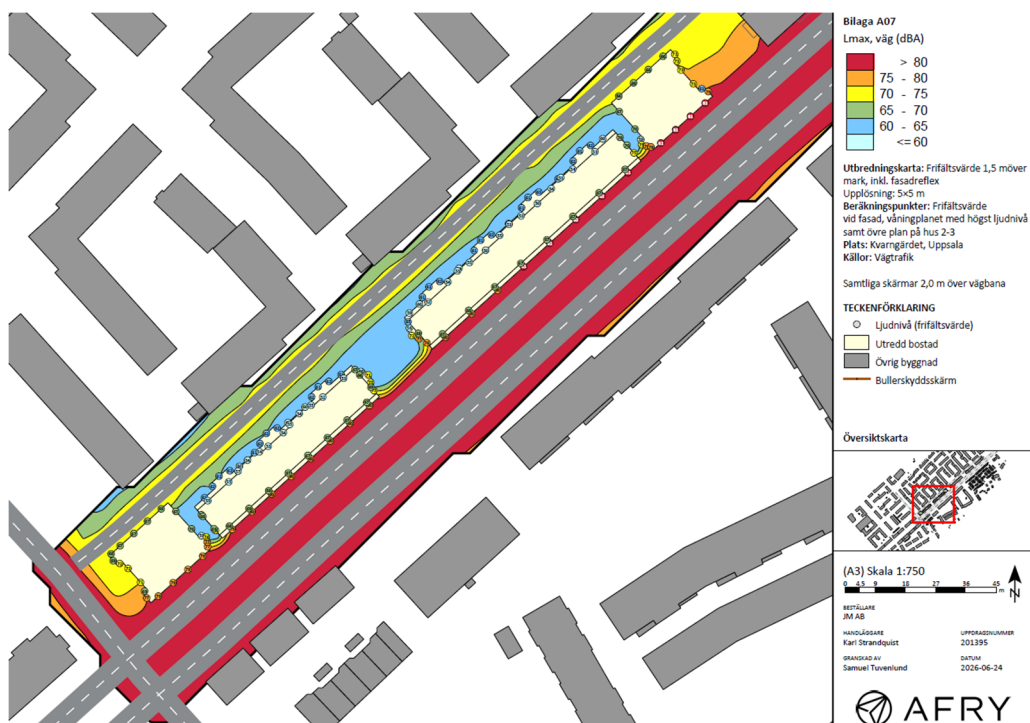
Figur 35. Ekvivalent ljudnivå vid fasad. Vy från norr. Blå färg visar där bullernivåerna beräknas underskrida 50 dBA ekvivalent nivå. Bild: AFRY.



Figur 36. Maximal nivå vid fasad. Visar höga nivåer mot Vaksalagatan, gul färg visar nivåer över 70, röd färg visar nivåer över 80dBA. Bild: Norconsult.



Figur 37. Ljudutbredningskarta för ekvivalent nivå. Kompletterar 3D-redovisningen ovan och visar att sidan mot Gärdets bilgata får ekvivalenta bullernivåer under 60 dBA, och stora delar får under 55 dBA. Bild: AFRY.



Figur 38. Ljudutbredningskarta för maximal nivå. Kartan visar höga nivåer mot Vaksalagatan och på husens hörn, och en tystare sida mot Gärdets bilgata. Bild: AFRY.

Beräkningar för planområdets nordöstra del, delområde 2



Figur 39. Fasadnivåer för ekvivalent nivå. Kartan visar höga nivåer mot Vaksalagatan med upp till 65 dBA och på gavlar med upp till 58-61 dBA, samt en tystare sida mot Gärdets bilgata med under 55 dBA. Bild: Norconsult.



Figur 40. Ljudutbredningskarta för ekvivalent nivå. Kartan visar höga nivåer mot Vaksalagatan och på gavlar (orange 60–65 dBA, röd 65–70 dBA). Gårdsmiljöerna skyddas dock av byggnader och skärm och beräknas i huvudsak få 55 dBA eller lägre (blå 45–50 dBA och grön 50–55 dBA). Bild: Norconsult.



Figur 41. Fasadnivåer för maximal nivå. Kartan visar höga nivåer, över 70 dBA mot Vaksalagatan och på gavlar, och en tystare sida mot Gärdets bilgata med i huvudsak under 70 dBA maximal nivå. Bild: Norconsult.



Figur 36. Ljudutbredningskarta för maximal nivå. Kartan visar höga nivåer mot Vaksalagatan och på gavlarna (orange 75–80 dBA, röd 80–85 dBA, lila 85–90 dBA), och en tystare sida mot Gärdets bilgata (blå 60–65, grön 65–70, gul 70–75 dBA). Huvuddelen av gården får tydligt under 70 dBA maximal ljudnivå. Bild: Norconsult.

Vibrationer

Längs Vaksalagatan går tät busstrafik och det finns busshållplatser i direkt närhet till planerad bebyggelse. Vid projektering av tillkommande byggnader, och under byggskedet, behöver dimensionering och metoder ta hänsyn till risken för vibrationer och lågfrekvent buller från tung trafik, så att en god boendemiljö uppnås.

Markföroreningar

Inom planområdet finns inga utpekade riskobjekt kopplade till markföroreningar. Inom några hundra meter från planområdet, främst söder om Vaksalagatan, har det dock historiskt sett funnits ett antal verksamheter för tryckeri, fordonsservice, åkeri, kemtvätt, verkstäder och tegelbruk. Här har markanvändningen sedan länge ändrats till bostadsändamål. Vid Tycho Hedéns väg finns pågående verksamhet med drivmedel och fordonservice. Föroreningsituationen har undersökts för att bedöma lämpligheten för bostadsändamål. För planområdets del norr om Gärdets bilgata har det uppmätts förhöjda halter av arsenik, barium, bly, koppar och kvicksilver (WSP 2024-12-17). Halterna är dock inte så höga att de innebär någon begränsning för planerad markanvändning eller medför några krav på åtgärder. Eventuella överskottsmassor bedöms vara inert farligt avfall vilket behöver beaktas vid återanvändande eller bortskaffande.

För parkeringsområdet, mellan Vaksalagatan och Gärdets bilgata, bekräftar undersökningarna att markområdet är förorenat. Inom planområdets sydvästra del (delområde 1) visar undersökningen att halter av PAH-H och bly har uppmätts över riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM), i en punkt vardera (Bjerking 2021-05-07). Även halter över känslig markanvändning (KM) har uppmätts i sju prover, där handlar det om bly, kvicksilver, PAH-H, PAH-M, kobolt, kadmium och zink.

Inom planområdets nordöstra del (delområde 2) har halter av PAH-H över nivån för farligt avfall (FA) uppmätts i tre prover (WSP 2024-04-10). Även halter över MKM har uppmätts i tre prover, detta handlar om barium, bly, PAH-H och PAH-M. Halter över, eller som tangerar, KM-nivå har uppmätts i sex prover, där handlar det om kobolt, barium, bly, PAH-H, PAH-M, kvicksilver, koppar, PCB7 och alifater >C16-C35. I detta område bedöms asfalten innehålla stenkolsstära med förhöjda PAH-halter. En av provpunkterna för asfalt innehåller halter av benzo(a)pyren över nivån för farligt avfall.

Slutsatsen är att planområdet, bortsett från området norr om Gärdets bilgata, är förorenat på ett sådant sätt att sanering krävs innan marken kan anses vara lämplig för bostads- och centrumändamål. Föroreningarna är i huvudsak knutna till fyllnadsmassor men finns även delvis i naturligt avsatt lera. Föroreningarna är tekniskt möjliga att sanera och exploatörernas bedömning är att saneringen även är ekonomiskt genomförbar. Marken kommer till stor del grävas ut för anläggande av källare, därmed finns stora samordningsmöjligheter med saneringen. I de framtagna utredningarna bedöms överskottsmassorna som inerta, vilket påverkar hanteringen.

Luft

Generellt sett är dålig luftkvalitet förknippad med högtrafikerade gator och vägar, därför är det relevant att studera situationen längs Vaksalagatan. En luftkvalitetsutredning har därför tagits fram av Tyréns (2026-09-09). Utredningen omfattar spridningsberäkningar för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) för prognosåret 2025. I rapporten har resultatet jämförts mot både gällande och kommande miljökvalitetsnormer (MKN) samt preciseringen av miljömålet Frisk luft.

Resultatet visar att årsmedelvärdet för NO₂ halterna uppgår till cirka 12–25 mikrogram per kubikmeter i planalternativet och 11–21 mikrogram per kubikmeter i nollalternativet, vilket innebär god marginal mot dagens gränsvärde för MKN som ligger på 40 mikrogram per kubikmeter. Utredningen visar att det dock finns en risk för överskridande av den kommande normen för MKN som ligger på 20 mikrogram per kubikmeter, vilket gäller för både nollalternativet och planförslaget. För PM₁₀ uppgår årsmedelvärdet till 8–11 mikrogram per kubikmeter, och ligger väl under både gällande och kommande gränsvärde för MKN på 45 mikrogram per kubikmeter.

Att förtäta utmed högtrafikerade gator ger sett generellt upphov till högre halter av föroreningar, men eftersom årsmedelvärdet i detta fall som högst håller sig inom intervallet 21–25 mikrogram NO₂ per kubikmeter för både nollalternativ och planalternativ bedöms inte planen vara det som har störst betydelse för luftkvaliteten. Även i ett nollalternativ finns det enligt utredningen en risk för överskridande vilket gör att Uppsala kommun oavsett behöver genomföra förebyggande åtgärder inför 2030 för att klara de nya normerna. De nya normerna från EU:s luftvårdsdirektiv börjar gälla i svensk lagstiftning från den 12 december 2026. Utredning och beslut om förebyggande åtgärder hanteras inom den revidering av kommunens *Handlingsplan och åtgärdsprogram för luftkvalitet* som påbörjas hösten 2026. I den luftutredning som tagits fram för detaljplanen har emissionsfaktor för 2025 använts vilket ger ett värsta tänkbart scenario då emissionsfaktorer för personbilar beräknas minska kraftigt mellan 2025 och 2030. Med hänsyn till att emissionsfaktorn kommer vara nästan halverad år 2030, samt att Uppsala kommun kommer behöva genomföra åtgärder för att förbättra luftkvaliteten på Vaksalagatan, är den samlade bedömningen att planen inte riskerar ett överskridande av de nya miljökvalitetsnormerna för luft.

Dags- och solljus

Generellt sett ger detaljplanens utformning förutsättningar för goda ljusförhållanden inomhus och utomhus. Byggrätternas omfattning, placering och sammanhanget i övrigt har inte medfört behov av att detaljstudera ljusförhållandena för enskilda tillkommande bostadslägenheter. Faktisk tillgång till dags- och solljus följs upp i samband med framtida bygglovskede då faktiska planlösningar kan utvärderas. Byggaktörerna förväntas projektera för att uppfylla de tekniska egenskapskraven angående ljus som finns i Boverkets regler och föreskrifter. I planområdets sydvästra del är avsikten att uppföra byggnader med platta tak, och i den nordöstra delen föreskriver detaljplanen till största del sadeltak. Oavsett takform finns tekniska förutsättningar för att installera solcellspaneler. Detaljplanen reglerar inte detta specifikt, vid bygglovsprövning angående solceller behöver dock påverkan på omgivningen och kulturmiljön beaktas. Bland annat för att uppnå en lämplig färgsättning och placering av eventuella solcellspaneler.

De ljusmässiga konsekvenserna för den befintliga bebyggelsen och allmänna platser redovisas under avsnittet *Planens konsekvenser*.

Magnetfält

Detaljplanens områden för transformatorstationer, **E₁**, är lokaliserade så att de inte medför risk för höga magnetfält vid bostadslägenheter.

Risk

Tycho Hedéns väg är inte utpekad som rekommenderad väg för farligt gods, enligt nationella vägdatabasen. Sådana transporter hänvisas till E4 och riksväg 55. Det saknas dock förbud mot att Tycho Hedéns väg trafikeras med transporter för farligt gods. Förekomsten av transporter med farligt gods är dock av lokal karaktär och avståndet till planområdet är cirka 90 meter. Detta överskrider 75 meter, vilket är det avstånd som länsstyrelsen Stockholm rekommenderar mellan bostäder och väg där farligt gods transporteras. Utifrån denna risk finns inget behov av en mer omfattande riskhanteringsprocess.

Nordost om planområdet finns ett antal drivmedelsstationer, vid korsningen mellan Vaksalagatan och Tycho Hedéns väg. De två stationerna som ligger närmast planområdet är Preem och St1. Avståndet från stationernas påfyllningsanslutning till närmaste planerade byggnad överskrider 80 meter. Enligt framtagna riskbedömningar anses avståndet vara betryggande, då det överskrider det rekommenderade skyddsavståndet från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB (WSP 2023-11-17).

Drivmedelsstationernas leveranser har olika möjliga körvägar, där vägen via Vaksalagatan och Björkgatan/Gärdets bilgata är kortast och därmed sannolikt används mest. Vägen till Preem är den transportväg som passerar i närmast anslutning till planområdet. Denna risk har därför ansetts vara dimensionerande för bedömningen av lämpligheten för bostäder. Därför har denna risk analyserats och bedömts i ett riskutlåtande (WSP 2023-11-17). Utlåtandets slutsats är att riskerna från transporterna är hanterbara och därmed inte innebär några hinder för planerad bostadsanvändning. Detta förutsätter dock att balkonger eller uteplatser inte finns på den mest utsatta fasaden mot Gärdets bilgatas infart från Vaksalagatan. Detta regleras med planbestämmelse om skydd mot störningar, **m₁**. Det kan uppmärksammas att

riskutredningen gjordes i ett tidigt skede då detaljplanens utformning inte var helt klar. Utredningen utgick från att bostadsbyggnader kunde placeras så nära som 5 meter från där farligt gods transporteras. Detaljplanen föreslår nu bebyggelse i ett läge cirka 13 meter från aktuell körväg. Planen är därmed utformad med säkerhetsmarginal, sett till risken från transporter av farligt gods.

Brand

Släckning

För att brandförsvaret ska anses ha tillträde till en byggnad för att genomföra ett släckningsarbete bör avståndet mellan uppställningsplats för räddningstjänstens fordon och byggnadens angreppspunkt normalt inte överstiga 50 meter. Angreppspunkten utgörs normalt av byggnadens huvudentré, men kan även bestå av andra ingångar till byggnaden. Brandförsvaret ska kunna ställa upp ett släckfordon och byggnaden ska kunna nås utan orimligt lång slangdraging från släckbilen.

Utrymning

För att brandförsvaret ska kunna genomföra utrymning från byggnader finns det ett antal förutsättningar som ska vara uppfyllda. Utöver att brandförsvaret ska kunna vara på plats tillräckligt snabbt och ha tillgång till fordon, utrustning och personal ska byggnaden vara tillgänglig och rätt utformad. Stegfordon ska kunna ställas upp vid fasad så att utrymning kan ske genom fönster och balkonger. Det innebär till exempel att det alltid och över tid behöver finnas plats avsedd och tillgänglig för räddningstjänstens behov.

Brandförsvaret har insatstiden tio minuter i centrala Uppsala och kan utgöra alternativ utrymningsväg via höjdfordon under förutsättning att räddningsvägar och uppställningsplatser är anordnade enligt brandförsvarets riktlinjer.

Med dagens regler är det möjligt att använda räddningstjänsten som en andra utrymningsväg för byggnader där avståndet till översta fönstrets underkant är högst 23 meter över marken. Det motsvarar en byggnad i 7–8 våningar. Fordonet behöver kunna ställas upp minst 2 meter och maximalt 9 meter från fönster eller balkongkant.

Möjligheten till utrymning med höjdfordon kan begränsas av gatans utformning. Många av gatorna är planerade för att rymma trädplanteringar, och där är det inte alltid möjligt att nå de enskilda lägenheterna med räddningstjänstens höjdfordon. Belysningsstolpar kan också vara ett hinder för att nå lägenheterna med höjdfordon.

Om det inte kan garanteras att gatan kommer att utformas för att möjliggöra utrymning med hjälp av räddningstjänsten, kan byggnader behöva utföras så att utrymning kan genomföras helt utan räddningstjänstens medverkan. Brand- och röksäkra trapphus, så kallade TR1- eller TR2-trapphus, kan användas för byggnader som är högre än brandförsvaret når (23 meter) eller där uppställning inte är möjlig.

Behovet av uppställningsplatser och räddningsvägar på kvartersmark behöver följas upp och kontrolleras inför bygglov.

Klimatanpassning

Planområdet är till stor del hårdgjort idag, i form av asfalt och packat grus. Det finns vissa grönytor, buskar och träd, men inte några särskilda anläggningar för att hantera stora dagvattenflöden. Detaljplanen innebär att i princip hela planområdet kan bebyggas, trots detta kan utformningen av dagvattenfördröjning medföra förbättringar sett till möjligheterna att hantera exempelvis skyfall. Tak och bostadsgårdar ska utformas så att vatten fördröjs. Områdets skyfallshantering blir mer robust till följd av en bättre fördröjning och minskar belastningen på omgivningen. Det bör dock uppmärksammas att närområdet är relativt flackt och det finns andra lokala utmaningar med avrinning norr om planområdet.

Bostadsgårdarna behöver planteras, både för att de ska utgöra en trevlig närmiljö och för att kompensera för de alléträd som behöver fällas. Sådana nya planteringar kan utformas och placeras för att bidra med skuggning och därmed minska risken för extrema temperaturer. Korsningen mellan Vaksalagatan och Tycho Hedéns väg, och dess närområde, har identifierats som riskområde för värmeöar. Planområdets nordöstra del ligger delvis inom riskområdets utkant. Korsningen vid Tycho Hedéns väg ingår inte i planen, men områdets öppenhet, hårdgjordhet och brist på skugga från bebyggelse och träd är viktig att uppmärksamma. Även om korsningen i dagsläget inte är en plats för vistelse kan lokalklimatet förbättras genom träd och ökad skuggning.

Teknisk försörjning

Vatten- och avlopp

Planområdet ligger inom Uppsala Vatten och Avfall AB:s verksamhetsområde för vatten och avlopp. Varje fastighet ska förses med en samlad vatten- och avloppsanslutning, för att ordna detta kan det krävas vissa ombyggnader av de berörda ledningsstråken. Allmänna vatten- och avloppsledningar ska förläggas i allmän plats och bör normalt sett inte samförläggas med andra ledningar.

Dricksvatten

Detaljplanen ligger inom verksamhetsområde för vatten. I dialog med Uppsala Vatten och Avfall AB har det inte uppmärksamats några kapacitetsbrister. Vattenförsörjning kan ordnas via Gärdets bilgata där anslutning kan ske. En vattenledning är förlagd nära fastighetsgräns vilket innebär behov av anpassningar under byggtiden. Vattenledningen kan behöva flyttas i vissa partier, tillfälligt eller permanent.

Brandvatten

I dialog med Uppsala Vatten och Avfall AB har det inte uppmärksamats några kapacitetsbrister vad gäller brandvatten. Ifall bebyggelse uppförs med träkonstruktion kan det, beroende på aktuellt regelverk, ställas krav på sprinklersystem. Detta behöver i så fall beaktas vid projektering och genomförande.

Spillvatten

Planområdet ingår i verksamhetsområde för spillvatten. Spillvatten leds till Kungsängsverket. Spillvattenledningar finns i planområdets närhet. Eventuella

åtgärder på det allmänna ledningsnätet behöver dock studeras vidare i en projektering, samt hur åtgärder kan samordnas med andra ledningsarbeten.

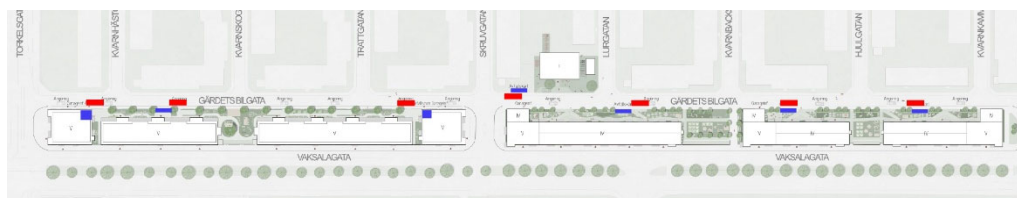
Dagvattenledningar

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten. Allmänna dagvattenledningar med tillräcklig kapacitet finns i anslutning till området. Inom kvartersmarken finns det dagvattenledningar som är utbyggda som delar av det allmänna dagvattennätet och för avvattnings av gator. När dessa ledningar byggdes ut låg de inom kommunägd mark. Fastighetsägandet har sedan ändrats över tid, och till följd av detta ligger delar av kommunens och Uppsala Vatten och Avfall AB:s ledningsnät inom privatägd kvartersmark utan stöd i vare sig rättigheter eller avtal.

Vissa osäkerheter har uppmärksammats vad gäller ägandet och rättigheter för dagvattenledningarna inom kvartersmarken. Det kan inte uteslutas att ägandet av ledningarna, på sträckan inom kvartersmark, har övergått till berörda fastighetsägare. I ett ledningsnät är det olämpligt om olika sträckor av en och samma ledning ägs av olika parter, eller att ansvaret är oklart. Dagvattenledningarna inom kvartersmarkens sydvästra del (delområde 1, JM) behöver oavsett flyttas för att inte hindra planerad bebyggelse. Därmed kan den oklara ägandesituationen få en permanent lösning genom en ledningsflytt. Berörda dagvattenledningar kan läggas om i Vaksalagatan och ansluta till övrigt dagvattennät vid Torkelsgatan eller Skruvgatan. Exakt lösning för detta studeras av Uppsala Vatten och Avfall AB och kommunen. För den dagvattenledning som passerar genom den nordöstra delen av planområdet (delområde 2, Uppsalahem) finns en liknande ledningsproblematik. En kommunal dagvattenledning korsar genom kvartersmarken. Här skulle dock ledningen kunna ligga kvar i nuvarande läge, och utgöra en allmän ledning inom detaljplanens gång- och cykelpassage som är allmän plats.

Avfall

Avfallshantering planeras i miljörum och i fristående behållare i anslutning till Gärdets bilgata. Angöring för avfallsfordon kan ske genom uppställning längs kantsten vid Gärdets bilgata. Detaljplanen möjliggör avfallslösningar inom 50 meter från trapphusentréer samt inom 10 meter från plats där avfallsfordon kan angöra. Exakta lösningar för avfallshanteringen regleras dock inte i detaljplanen utan hanteras vid projektering och bygglov.



Figur 43. Illustration som visar möjliga lägen för avfallsrum/avfallskärl (blå markeringar) samt exempel på angöringsplatser vid kantsten (röda markeringar).

El

Elnätet behöver byggas ut för att försörja planområdet med el. Nya ledningar dras till området från Vattenfalls huvudnät och ansluts till två nya elnätsstationer. En station placeras centralt i planområdet och en i den andra i den sydvästra delen. Detaljplanen

anger kvartersmark för teknisk anläggning, transformatorstation **E₁**, med åtkomst från Gårdets bilgata respektive Lurgatan.

Planområdets förutsättningar är speciella sett till de mycket begränsade utrymmena, den planerade höjdsättningen av bostadsgårdar samt behov av ytmässiga avvägningar mot andra funktioner. Därför har det studerats om nätstationerna kan vara inhysta i byggnader eller om det är lämpligare med fristående stationer. Centralt i planområdet, på den gamla rivningstomten vid Lurgatan, planeras för en fristående nätstation i en våning. Vid den sydvästra stationen behöver nätstationens storlek och utformning samordnas med den angränsande bostadsgårdens nivåer och konstruktioner.

Värme

Planområdet är möjligt att ansluta till fjärrvärmenätet, dock krävs viss nydragning av ledningar.

Tele och bredband

Planområdet är möjligt att ansluta till tele- och bredbandsnät.

Motiv till detaljplanens regleringar

Detaljplanens regleringar följer Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan 2020:6.

Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
GATA	<i>Gata</i> Motivet till användningen är att tydliggöra funktionen för berörd del av den kommunala gatufastigheten. Områdena utgör redan gata och är fortsatt lämpliga som gata. Gatuområdena ingår även i planen för att kunna ange markens höjdläge och för att sammanbinda planens kvartersmark till ett rationellt och sammanhållet planområde med gemensam genomförandetid.
GCVÄG	<i>Gång- och cykelväg</i> Motivet till användningen är att skapa förutsättningar för en allmän passage så att gående och cyklister kan ta sig mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan, i Kvarnbacksgatans förlängning. Passagen är en del i ett längre stråk från Löten och Råbyvägen som genom regleringen kan ansluta hela vägen fram till Vaksalagatan.

Kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
B	<i>Bostäder</i> Motivet till användningen är att planområdet, utifrån översiktsplan och övrigt planeringsunderlag, är lämpligt för bostadsändamål. Stadsutveckling med bostäder längs Vaksalagatan möjliggör centralt belägna bostäder och förstärker stadsstråket mellan innerstaden och Gränby.
C	<i>Centrum</i> Motivet till användningen är att möjliggöra, och i vissa delar ställa krav på, att verksamhetslokaler tillskapas. Detta för att ge förutsättningar för ett aktivt stadsstråk längs Vaksalagatan och en stadsmiljö med blandade funktioner.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv**E₁*Transformatorstation*

Motivet till användningen är att planområdet behöver två transformatorstationer för att säkerställa en tillräcklig elförsörjning.

P

Parkering

Motiv till användningen är att möjliggöra parkeringsanvändning för bilar och cyklar på kvartersmarken norr om Gärdets bilgata.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats**Planbestämmelse****Beskrivning och motiv**

+0,0

Markens höjd över nollplanet ska vara angivet värde i meter.

Motivet till bestämmelsen är att ange höjdläget för allmän plats och därmed ange förutsättningar för den anslutande kvartersmarken. Bestämmelsen bekräftar de befintliga marknivåerna och säkerställer därmed de ytliga avrinningsvägar som finns. Angivna nivåer är ungefärliga, faktiska nivåer fastställs i framtida projektering.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark**Planbestämmelse****Beskrivning och motiv**

Marken får inte förses med byggnad.

Motivet till bestämmelsen är att reglera placeringen av byggnader i förhållande till allmän plats och övrig kvartersmark. Områdena som är punktprickade kan användas för exempelvis bostadsgård, parkering, dagvattenhantering eller plantering.

För kvartersmarken norr om Gärdets bilgata är motivet även att styra bebyggelsens placering på ett liknande sätt som ursprunglig bebyggelse och för att säkerställa ett lämpligt avstånd till E₁-område för nätstation. Nordost om området med GCVÄG anges punktprickad mark i en smal zon, för att ge möjligheter till en grönskande förgårdsmark som en buffertzon mellan GC-väg och fasad.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv** h_1

Högstanockhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan.

Motiv till bestämmelsen är att reglera tillåtna nockhöjder, och därmed styra den högsta höjden på tillkommande byggnader. Regleringen tar utgångspunkt i planens syfte samt platsens och omgivningens förutsättningar. Längs Vaksalagatan motsvarar nockhöjderna 4–5 våningar vilket relaterar till bebyggelseskalan mellan Torkelsgatan och Vaksala torg. För kvartersmarken norr om Gärdets bilgata motsvarar höjden två våningar. Nockhöjderna är anpassade för att möjliggöra bebyggelse med bärande träkonstruktion. För E_1 -områdena motsvarar nockhöjden en våning. För gårdsytorna utgår nockhöjden från underlag om det underliggande källargaraget och avsikten är att nockhöjden ungefärligen ska motsvara bostadsgårdens nivå.

Utöver högsta nockhöjd får del av tekniska utrymmen samt installationer (exempelvis solceller), räcke till takterrass, plank mot Vaksalagatan, låg mur till gård och liknande sticka upp.

 o_1

Minsta takvinkel är angivet värde i grader.

Motivet till bestämmelsen, som generellt sätts till 35 grader, är att undvika alltför flacka tak i de delar där detaljplanen föreskriver en utformning med sadeltak och norr om Gärdets bilgata. Detta för att säkerställa uttrycket av ett traditionella taklutningar vilket ger en variation i bebyggelsens volym och till taklandskapet.

 o_2

Största takvinkel är angivet värde i grader.

Motivet till bestämmelsen, som generellt sätts till 45 grader, är att undvika alltför branta och dominerande tak i de delar där detaljplanen föreskriver en utformning med sadeltak och norr om Gärdets bilgata. Detta för att säkerställa uttrycket av ett traditionella taklutningar vilket ger en variation i bebyggelsens volym och till taklandskapet.

 e_1

Största sammanlagda byggnadsarea för väderskyddande tak är 40 kvadratmeter.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra väderskyddande tak på bostadsgårdarna, exempelvis för cykelparkering eller tät pergola. Sådana anläggningar får dock inte ha täta fasader utan ska ha en tydligt öppen karaktär. Med en total yta om 40 kvadratmeter möjliggörs ett eller flera sådana tak.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv**e₂

Byggnadsdelar ovanför gårdsnivå ska vara utkragande, med en minsta fri höjd om 2,8 meter från gårdsnivån. Sådana utkragande byggnadsdelar får finnas inom 30% av fastighetsytan inom egenskapsområdet.

Motivet till bestämmelsen är att i en avgränsad zon möjliggöra utkragande byggnadsdelar/burspråk över bostadsgården. Att endast utkragande volymer tillåts ovanför gårdsnivån syftar till att maximera gårdsytans storlek. Detta samtidigt som byggnaderna tillåts kraga ut för att optimera den invändiga planlösningen. De exakta lägena för dessa utkragande byggnadsdelar regleras inte, utan med andelen om 30 procent per fastighetsarea inom egenskapsområdet ges en viss flexibilitet.

S₁

För bostäder som överstiger 35 kvadratmeter ska minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot en luddämpad sida. (sekundär egenskapsbestämmelse, begränsas av användningsgräns).

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en god ljudmiljö för bostäderna i planområdets del mot Vaksalagatan. Principerna överensstämmer med innehållet i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Bestämmelsen är en sekundär egenskapsbestämmelse, som i det här fallet begränsas av användningsgräns. Bestämmelsen gäller därmed för all bostadsanvändning som gränsar till Vaksalagatan. Detta för att undvika att beteckningen behöver upprepas orimligt många gånger, vilket hade gett en svåräst plankarta.

S₂

Byggnadens bottenvåning mot kvartershörn mot Vaksalagatan ska, till minst 60 kvadratmeter, användas för centrumverksamhet med publik karaktär.

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en minsta utbredning av verksamhetslokaler. Därmed säkras att Vaksalagatan får inslag av verksamhetslokaler, vilket ger förutsättningar för en stadsmiljö med blandade funktioner i enlighet med översiktsplanens inriktning med aktiva stadsstråk. De utpekade hörnlägena vid Vaksalagatans korsningar är de bästa, viktigaste och mest exponerade platserna för verksamhetslokaler för kommersiell användning. Dessa lägen är samtidigt mindre lämpliga för bostadslägenheter eller tvättstugor sett till risken för insyn och störningar.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv**S₃

Centrumändamål endast i entréplan och i källare (sekundär egenskapsbestämmelse, begränsas av användningsgräns).

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra en flexibel centrumanvändning i hela bottenvåningen samt vid behov även i källaren. Bestämmelsen innebär en begränsning av användningen centrum så att inte hela byggrätten kan nyttjas för enbart verksamheter, hotell eller liknande. Bestämmelsen begränsas av användningsgräns och gäller därmed för all centrumanvändning. Detta för att undvika att beteckningen behöver upprepas orimligt många gånger, vilket hade gett en svårläst plankarta.

f₁

Bostadsentréer ska vara genomgående mellan gata och gård.

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa trapphusentréer mot både Vaksalagatan och Gärdets bilgata. Entréer mot Gärdets bilgata krävs för att lösa tillgänglighetskraven. Entréer mot Vaksalagatan behövs för att skapa en kontakt mellan byggnader och gata, vilket bidrar till en aktiv gatumiljö.

f₂

Tak ska utformas som sadeltak.

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en utformning med sadeltak i delar av planområdet, vilket ger en variation och karaktärsskillnad mellan planområdets olika delar. I dessa lägen medges takkupor så att bostäder kan inredas under sadeltaket. Kuporna får inte vara större än att taket tydligt uppfattas som ett sadeltak.

f₃

Den översta våningen ska vara indragen minst 1 meter från det övriga fasadlivet.

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en utformning med indragen takvåning i delar av planområdet. Detta bidrar till en variation och en tydlig karaktärsskillnad mellan planområdets olika delområden. Bestämmelsen finns för punkthusen närmast Torkelsgatan respektive Skruvgatan i planens sydvästra del, delområde 1. Bestämmelsen om indragen takvåning bidrar till att upplevelsen av takfoten sänks från fem till fyra våningar, vilket gör att bebyggelsen upplevs lägre sett från närområdet. Bestämmelsen hindrar inte att den indragna våningen ges en takterrass med genomsiktligt balkongräcke i fasadliv.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv**f₄

Mot Vaksalagatan ska den översta våningen vara indragen minst 1 meter från det övriga fasadlivet. För resterande sidor ska minst 50% av den översta våningen vara indragen minst 1 meter från det övriga fasadlivet.

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en utformning med indragen takvåning mot Vaksalagatan. Bestämmelsen hindrar inte att den indragna våningen ges en takterrass med genomsiktligt balkongräcke i fasadliv. Mot övriga sidor är det tillräckligt att hälften av takvåningens fasadsträcka utförs indragen med minst en meter. Detta bidrar till att sänka det upplevda våningsantalet och ger en flexibilitet indragens placering.

f₅

Väderskyddande tak får sticka upp utöver angiven nockhöjd samt ha en högsta nockhöjd om 3 meter från gårdsnivån.

Nockhöjden för bostadsgårdarna anger hur högt de underjordiska garagen får sticka upp över mark. Det finns dock inte något skäl till att nockhöjden helt ska utesluta väderskydd för cykelparkering, uteplats eller liknande. Bestämmelsen syftar till att ge stöd för sådana komplement på gårdarna. Bestämmelsen ska läsas i kombination med bestämmelse e₁.

f₆

Balkonger och burspråk mot Vaksalagatan får kraga ut maximalt 0,8 meter från fasadliv med en fri höjd av minst 3,8 meter. Balkonger mot Vaksalagatan får inte glasas in. (sekundär egenskapsgräns, begränsas av användningsgräns).

Motivet till bestämmelsen är att Vaksalagatan är ett stadsstråk med offentlig karaktär där byggnadernas fasader präglar intrycket från gatan. Stora, lågt sittande balkonger samt inglasningar skulle påverka gaturummet negativt. Inglasningar sker ofta i efterhand och kan då avvika från en ursprunglig gestaltad helhet. Bestämmelsen hindrar inte inglasning av indragen balkong. Regleringen ger ett tydligt stöd i bygglovsärenden om balkonginglasning.

Bestämmelsen är en sekundär egenskapsbestämmelse, som i det här fallet begränsas av användningsgräns. Bestämmelsen gäller därmed för all kvartersmark som gränsar till Vaksalagatan. Detta för att undvika att beteckningen behöver upprepas orimligt många gånger, vilket hade gett en svårläst plankarta.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv**f₇

Balkonger och burspråk får inte kraga ut över Gärdets bilgata (sekundär egenskapsbestämmelse, begränsas av användningsgräns).

Motivet till bestämmelsen är att balkongerna inte ska bidra till ett trängre gaturum och att mildra insynen till grannarna på andra sidan Gärdets bilgata.

Bestämmelsen är en sekundär egenskapsbestämmelse, som i det här fallet begränsas av användningsgräns. Bestämmelsen gäller därmed för all kvartersmark som har byggrätt som gränsar till Gärdets bilgata. Detta för att undvika att beteckningen behöver upprepas orimligt många gånger, vilket hade gett en svårläst plankarta.

b₁

Bullerskyddande skärm ska finnas vid bostadsgård mot Vaksalagatan samt ha en högsta höjd om 3 meter från gatunivå (sekundär egenskapsbestämmelse, begränsas av användningsgräns).

Motivet till bestämmelsen är att skydda gårdarna från trafikbuller. Den föreslagna bebyggelsen har öppningar mot Vaksalagatan. För att säkra en lämplig gårdsmiljö behöver bullerskyddande skärmar uppföras mot Vaksalagatan, mellan byggnaderna. Bestämmelsen hindrar även att bullerskärmen blir allt för hög vilket skulle påverka luftflöden och utformningen av bebyggelsen.

Bestämmelsen är en sekundär egenskapsbestämmelse, som i det här fallet begränsas av användningsgräns. Bestämmelsen gäller därmed för all kvartersmark mot Vaksalagatan och oavsett vilka ytor som utformas som bostadsgård. Detta för att undvika att beteckningen behöver upprepas orimligt många gånger, vilket hade gett en svårläst plankarta.

m₁

Uteplats eller balkong får inte finnas vid fasad mot användningsgräns i nordöst.

Motivet till bestämmelsen handlar om skydd mot olyckor. I närheten av planområdets nordöstra del passerar transporter med farligt gods. Framtagen riskanalys rekommenderar att uteplatser och balkonger ska undvikas närmast riskkällan.

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
a ₁	<i>Startbesked får inte ges för väsentligt ändrad markanvändning förrän markföreningar har åtgärdats (sekundär egenskapsbestämmelse, avgränsas av användningsgräns)</i> Motivet till bestämmelsen är att markföreningar har hittats i området mellan Vaksalagatan och Gärdets bilgata, med halter som inte är lämpliga för de aktuella markanvändningarna. För att området ska vara lämpligt för ändamålen krävs sanering. Bestämmelsen är en sekundär egenskapsbestämmelse, som i det här fallet begränsas av användningsgräns. Bestämmelsen gäller därmed för all bostadsanvändning där saneringsbehov konstaterats. Detta för att undvika att beteckningen behöver upprepas orimligt många gånger, vilket hade gett en svåräst plankarta.

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Fastigheten Kvarngärdet 1:20 ägs av Uppsala kommun. Fastigheten Kvarngärdet 38:2 ägs av JM AB. Fastigheterna Kvarngärdet 51:2 och berörd del av Kvarngärdet 51:1 ägs av Uppsalahem AB.

Gemensamhetsanläggningar

Inga gemensamhetsanläggningar finns inom planområdet. Detaljplanen förutsätter inte att nya gemensamhetsanläggningar bildas. Planen utgör samtidigt inget hinder för gemensamhetsanläggningar ifall framtida fastighetsindelning medför behov av sådana.

Servitut och rättigheter

Planområdet belastas inte av några kända servitut, ledningsrätter eller nyttjanderätter. Planen förutsätter inte bildande av ledningsrätter. Eftersom detaljplanen möjliggör byggande i fastighetsgräns mot allmän plats kan det bli aktuellt att upprätta avtals servitut för exempelvis underjordiska dräneringsledningar eller andra delar av enskilda konstruktioner, både ovan och under mark, som påverkar kommunens fastighet. Omvänt kan det bli aktuellt med servitut för infästning av kommunens linspännsbelysning i byggnadernas fasader eller liknande. Detaljplanen innehåller inga bestämmelser om markreservat.

Markavvattningsföretag

Befintligt markavvattningsföretag för Gränby – Uppsala CK0270 berör planområdet. Markavvattningsföretaget är dock inte aktivt och stora delar av det 113 hektar stora båtadsområdet är idag urbaniserat. Markavvattningsföretaget fyller inte längre någon funktion för planområdet.

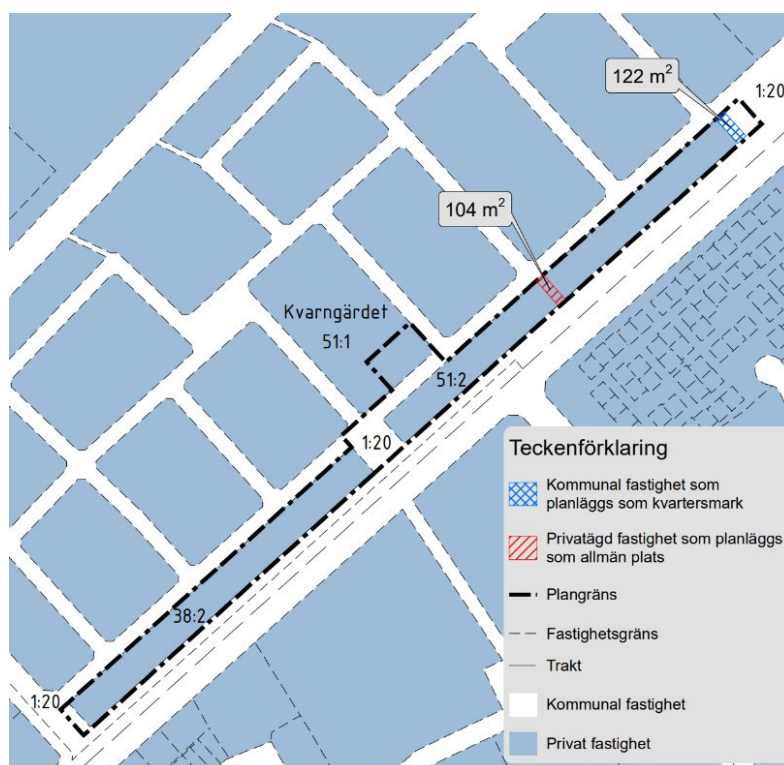
Fastighetsindelningsbestämmelser som upphör att gälla

Berörd del av tomtindelning för fastigheten Kvarngärdet 51:1, fastställd 1961 (Akt 0380-1/KV52) upphör att gälla inom planområdet när planen får laga kraft.

Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande. Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägaren.

Detaljplanen innebär att fastigheten Kvarngärdet 51:2, i planområdets nordöstra del, utökas med ett cirka 122 kvadratmeter stort markområde i riktning mot Tycho Hedéns väg. Planen reglerar även ett område med allmän plats inom fastigheten Kvarngärdet 51:2, genom ett cirka 100 kvadratmeter stort område med markanvändning GCVÄG (gång- och cykelväg). Fastighetsbildningsåtgärder enligt dessa användningsgränser avses genomföras enligt överenskommelse om fastighetsreglering mellan berörda fastighetsägare.



Figur 37 Karta som redovisar vilken privat mark som planläggs som allmän plats (röd markering) och vilken kommunal mark som planläggs som kvartersmark (blå markering).

Tekniska frågor

Byggskedet

En riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna bör göras innan byggstart. Den bekostas av exploatören. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar åligger det i exploatören att redovisa rimliga åtgärder mot byggreglaterade skador och störningar.

Ledningar

Förfrågan via ledningskollen.se 2021 gav följande information om ledningsägare som har ledningar inom och i anslutning till planområdet:

- Uppsala kommun (gatubelysning, trafiksignaler och gatuavvattning)
- Uppsala Vatten och Avfall AB
- Vattenfall Värme
- Vattenfall Eldistribution
- Telenor
- Stokab
- Skanova
- IP Only AB
- Primlight AB

Det kan finnas ytterligare ledningar som berörs av detaljplanen, men som idag är okända. Det är exploatörens ansvar att undersöka om ytterligare ledningar finns som påverkar deras genomförande.

Inom planområdet finns fyra dagvattenledningar som går mellan Vaksalagatan och Gärdets bilgata. En av dessa ledningar är anlagd som del av Uppsala Vatten och Avfall AB:s ledningsnät och tre är anlagda som del av Uppsala kommuns ledningsnät för gatuavvattning. Till följd av ägandeförändringar genom åren är ägandet och ansvaret oklart för den del av ledningarna som ligger inom kvartersmark. Ledningarna avvattnar sannolikt även kvartersmarken genom markbrunnar. De tre dagvattenledningarna i det södra området behöver flyttas för att detaljplanen ska kunna genomföras med det avsedda underjordiska parkeringsgaraget. Ledningarna behöver flyttas ut till allmän plats, något som berörda exploatörer och ledningsägare är införstådda med. Frågan behöver dock utredas vidare för att hitta den bästa tekniska lösningen och för att nå en överenskommelse om de kostnader som ledningsflytten medför. Den ledning som berör planområdets norra del avses ligga kvar i nuvarande läge, då detaljplanen anger allmän plats.

Det har identifierats att detaljplanens genomförande även kräver förändringar av elnät, VA-nät, gatubelysning och fjärrvärmenät i anslutning till planområdet.

Exploatören ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts i gång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

Dagvattenhantering

I planbeskrivningens avsnitt om dagvattenhantering har det presenterats principer och lösningar för en hållbar dagvattenhantering. Behovet av rening och fördröjning kan

hanteras inom kvartersmark, där respektive delområde kan ordna självständiga lösningar. I en detaljplan, inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten, finns det begränsningar för hur en specifik dagvattenåtgärd kan regleras inom kvartersmark. Detaljplanen och dess utredningar visar dock att den förändrade markanvändningen i sig, från parkering till bostadsanvändning, innebär en förbättring av dagvattenkvaliteten och en minskning av avrinningen. Utöver detta är de dagvattenåtgärder som föreslås i utredningen viktiga att genomföra. Avsikten är att teckna exploateringsavtal där det anges att exploatörerna ska samråda med Uppsala Vatten och Avfall AB om hanteringen av dagvatten inom utbyggnadsområdet.

Grundvatten

Skydds- och försiktighetsåtgärder

Detaljplanen ligger inom vattenskyddsområdet Uppsala- och Vattholmaåsarna, yttre zon. Åtgärder i genomförandet, som exempelvis pålning och schaktning, behöver hanteras enligt reglerna i vattenskyddsföreskrifterna.

Dokumentation och kontroll

Trots att miljökonsekvensbeskrivningen avgränsats till kulturmiljöaspekten anges det i miljökonsekvensbeskrivningen, sida 58, ett antal åtgärder som behöver följas upp i fortsatt arbete. Där anges följande punkter som relaterar till tekniska frågor.

- Dispens från det generella biotopskyddet i enlighet med 7 kap. 11 § miljöbalken krävs för avverkning av träd i alléer. Behov och omfattning av kompensatoriska åtgärder fastställs i biotopskyddsdispens. Processen pågår och har initierats av Uppsalahem.
- Påvisade föroreningar i jord ska anmälas till miljöförvaltningen i Uppsala kommun, i enlighet med upplysningsskyldigheten i 10 kap. 11 § miljöbalken. Behov av marksaneringsåtgärder behöver utredas före byggstart.
- Åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen bör implementeras i syfte att fördröja och rena den ökade mängden dagvatten från planområdet efter exploatering och minska belastningen på ytvattenrecipienten.
- Anpassning av planerad bebyggelse bör ske med anledning av höga bullernivåer längs Vaksalagatan.
- Inom området finns inga kända fornlämningar. Om dolda fornlämningar hittas vid markarbeten ska arbetet avbrytas och anmälan göras till länsstyrelsen.
- Planområdet ligger inom det yttre skyddsområdet för Uppsala kommuns vattentäkt. Behov av dispens från skyddsföreskrifterna behöver undersökas innan eventuella gräv- och schaktarbeten eller liknande påbörjas. Dispens söks hos Länsstyrelsen i Uppsala län.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar. Exploatörerna bär det ekonomiska ansvaret för genomförande och drift av anläggningar inom kvartersmark. Mark som planläggs som allmän plats överläts till kommunen.

Exploatörerna ansvarar för och bekostar alla utredningar och åtgärder som krävs för utbyggnad på kvartersmark.

Kostnadsfördelning

Kommunen, som huvudman för allmän plats, ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av allmänna anläggningar. Utbyggnaden finansieras genom exploateringsersättning som erläggs av exploatörerna. Enligt kommunens riktlinje för exploateringsavtal är det de faktiska kostnaderna för anläggningarna som ska ersättas av exploatörerna. Detta regleras i ett exploateringsavtal som tecknas innan detaljplanens antagande. En preliminär exploateringsersättning ska då anges i exploateringsavtalet.

De allmänna anläggningar som ska utföras eller byggas om är gångbanan längs Gärdets bilgata och GC-vägen mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan. Även återställning och anpassning av allmän plats i angränsning till kvartersmarken, exempelvis ny markbeläggning, plantering och belysning, kommer att utföras. Ledningsarbeten som krävs för planens genomförande kommer att bekostas via exploateringsersättningen, eller enligt eventuell annan överenskommelse med berörda ledningsägare. Utformningen och utförandet kommer att ske i enlighet med kommunens standard, baserad på Uppsala kommuns tekniska handbok.

Kostnaderna för anläggandet av allmänna platser, anläggningar för vatten- och avloppsförsörjning samt andra nödvändiga åtgärder kommer bäras av exploatörerna, genom exploateringsersättning, anslutningsavgifter eller andra överenskommelser. Dessa åtaganden ska stå i rimlig proportion till exploatörernas nytta av detaljplanen.

Kostnader kopplat till marksanering och grundläggning kan inte uppskattas i detalj i detta skede. Sådana kostnader ska bäras av exploatörerna.

Kostnader för den fastighetsbildning som är nödvändig för genomförandet av detaljplanen kommer bäras av exploatörerna.

Ledningar

Kostnaderna för flytt av ledningar kommer att bekostas via exploateringsersättningen, eller enligt eventuell annan överenskommelse med berörda ledningsägare och ska regleras i separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare/kommunen. Principerna för denna fördelning kommer att regleras i exploateringsavtal, vilket ska vara tecknat inför antagande av detaljplanen.

Planavtal

Kommunen och Uppsalahem AB, ägare till fastigheterna Kvarngärdet 51:1 och 51:2, har tecknat ett planavtal där det framgår att exploatören betalar för framtagandet av detaljplanen enligt fastställd taxa. JM, ägare till fastigheten Kvarngärdet 38:2, har en separat överenskommelse med Uppsalahem AB och betalar därigenom sin del.

Inlösen/ersättning av mark som övergår till allmän plats

Kommunen får enligt 6 kapitlet 13 § PBL lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats som kommunen ska vara huvudman för. Rätten till inlösen är villkorslös och gäller såväl under som efter genomförandetiden. Kommunen har

också en skyldighet att lösa in allmän plats på en fastighetsägares begäran enligt 14 kapitlet 14 § PBL. Dessa regler ligger till grund för genomförandet av allmän plats.

Området för GC-väg ska övergå från fastigheten Kvarngärdet 51:2 till allmän plats. Denna fastighetsbildningsåtgärd avses genomföras enligt överenskommelse om fastighetsreglering.

Skadeersättning och inlösen

Skadeersättning och inlösen regleras i plan- och bygglagens 14 kapitel. I dagsläget har det inte identifierats några situationer som kan föranleda ersättning enligt 14e kapitlet. Inlösen av allmän plats skulle kunna bli aktuellt, men den frågan avses hanteras innan planens antagande genom överenskommelse om fastighetsreglering.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planen bedrivs med målsättningen att detaljplanen ska bli antagen av kommunfullmäktige runt årsskiftet 2026–2027. Under förutsättning att antagandebeslutet inte blir överklagat får det laga kraft tre veckor efter att antagandebeslutet har anslagits.

Detaljplanens genomförande får påbörjas efter att planens har fått laga kraft. Fastighetsbildningsåtgärder och bygglov samt startbesked krävs för ett genomförande. Startbesked kräver att marksanering har genomförts inom berörda områden. Preliminärt väntas planen kunna genomföras i perioden 2027–2030.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år, från det datum planen får laga kraft. Sett till detaljplanens läge och utformning kan genomförandet bli tekniskt utmanande. Detaljplanen är dock möjlig att genomföra inom 5 år från laga kraft.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för utbyggnad och drift inom allmän plats. Exploatören ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

Respektive ledningsägare ansvarar för utbyggnad och drift av sina ledningsnät. Vattenfall eldistribution AB är ägare av elnätet inom planområdet och har skyldighet att ansluta de fastigheter som så önskar till elnätet.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom området.

Att kommunen är huvudman för allmän plats innebär att kommunen får såväl rätt som skyldighet att lösa in mark. Huvudmannaskapet innebär också att kommunen, efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ska iordningställa de allmänna platserna så att de kan användas för avsett ändamål i enlighet med detaljplanen.

Kommunen ansvarar i och med huvudmannaskapet också för drift och underhåll av allmän plats.

Föravtal

Ett föravtal har tecknats mellan kommunen och Uppsalahem AB för att reglera kostnads- och ansvarsfördelningen mellan parterna för de utredningar, underlag och arbetsinsatser som krävs för att ta fram exploateringsavtalet.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal ska upprättas och vara tecknade innan planen antas av kommunen. Avtalen ska bland annat reglera fördelning av ansvar för genomförande och ekonomiska kostnader för allmän plats samt de markregleringar och eventuella servitutsupplåtelser som krävs för planens genomförande.

Exploateringsavtalet med Uppsalahem avses innehålla en överenskommelse om fastighetsreglering för den del av kommunens fastighet Kvarngärdet 1:20 som ligger inom planområdet och som enligt detaljplanen utgör kvartersmark. Ersättningen för marken ska beräknas utifrån marknadsvärdet för den markanvändning som detaljplanen medger. Avtalet ska även innehålla en överenskommelse om fastighetsreglering för den del av fastigheten Kvarngärdet 51:2 som planläggs som allmän plats. Ingen ersättning ska utgå för mark som överförs till allmän plats. Exploatören ska bekosta den fastighetsbildning som krävs för att genomföra detaljplanen.

De åtgärder på allmän plats som behövs för att genomföra detaljplanen ska bekostas av exploatörerna vilket ska regleras i exploateringsavtal. Exempel på åtgärder är gångbana längs Gärdets bilgata samt gång- och cykelväg mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan. Även åtgärder längs Vaksalagatan kan bli aktuella till följd av detaljplanens genomförande. Kommunen ansvarar för projektering och byggande av anläggningar inom allmän plats och fakturerar exploatörerna för de faktiska kostnaderna. Kostnader för ledningsflyttar ska även dessa regleras i exploateringsavtal, liksom anpassning och återställning av befintlig allmän plats som krävs för detaljplanens genomförande. Anpassning och återställning av allmän plats ska bekostas av exploatörerna. Här ingår även anpassning av gatubelysning, tillgänglighetsanpassning med mera som behövs med anledning av detaljplanens genomförande.

Principer för servitutsupplåtelser som belastar kommunens fastighet samt ersättning för dessa ska regleras i exploateringsavtal. Exempel på avtalsservitut som kan bli aktuella är servitut för underjordiska dräneringsledningar samt servitut för utkragande byggnadsdelar ovanför allmän plats. Till förmån för kommunens fastighet kan avtalsservitut för linspänd belysning i byggnadernas fasader bli aktuellt. För ett sådant servitut ska ingen ersättning utgå.

Prövning enligt annan lagstiftning

Förutom bygglovsprövning enligt plan- och bygglagen, kan genomförandet av detaljplanen antas medföra följande prövningar enligt annan lagstiftning.

Miljöbalken

Dispens från biotopskyddet krävs för fällning av alléer som omfattas av biotopskyddsreglerna i miljöbalken (1998:808). Exploatörerna ansvarar för att ansökan om dispens lämnas in till länsstyrelsen enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken. Denna process pågår och hanteras parallellt med planläggningen.

Stora delar av Uppsala omfattas av vattenskyddsområde enligt 7 kapitlet miljöbalken. Planområdet ligger inom den yttre skyddszonen. Ansökan om dispens från vattenskyddsföreskrifter krävs till exempel om markarbeten planeras djupare än till 1 meter över högsta grundvattenytan, eller att markarbeten medför bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån. Vanligtvis sker eventuell ansökan om dispens först i samband med projektering när grundläggningen eller andra tekniska lösningar är klarlagda.

Miljöfarlig verksamhet kan kräva tillstånd eller anmälan enligt 9 kapitlet miljöbalken. Till exempel kan markarbeten räknas som anmälningspliktig verksamhet enligt förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, SFS 1998:899. Anmälan om efterbehandling av markföroreningar ska ske till tillsynsmyndigheten innan åtgärder genomförs. Om nya markföroreningar påträffas vid markarbeten ska det anmälas till tillsynsmyndigheten (oftast kommunens miljöförvaltning) enligt 10 kapitlet 11 § miljöbalken.

Övriga

Fastighetsbildningsåtgärder prövas enligt fastighetsbildningslagen (1970:988) när detaljplanen ska genomföras. Detaljplanen förutsätter till exempel marköverföringar mellan fastigheter.

Nybildande av eventuella gemensamhetsanläggningar för till exempel gemensamma gårdar eller garage kräver prövning enligt anläggningslagen (1973:1149).

Utredningar inför bygglovsprövning

Exploatörerna bekostar de utredningar som är nödvändiga för projektering och bygglovsprövning. Till exempel kan geoteknik och buller behöva studeras mer ingående när bebyggelsens grundläggningsteknik och utformning bestäms.

Planens konsekvenser

Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel

När kommunen upprättar eller ändrar en detaljplan ska kommunen bedöma om detaljplanens genomförande kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. För att avgöra detta görs en undersökning (6 kapitel 6 § miljöbalken). I undersökningen identifieras de omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5 § (2017:966).

Om förslaget till detaljplan innebär att planområdet får tas i anspråk för att anlägga större och särskilt komplexa projekt, kallas de för MKB-projekt, se plan- och bygglagen 4 kapitlet 34 §. Ett MKB-projekt är ett projekt som enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska miljöbedömmas i en detaljplaneprocess där aspekterna i miljöbedömningsförordningen 10–13 §§ belyses. Exempel på MKB-projekt är till exempel ett industriområde, ett köpcentrum, en parkeringsanläggning eller något annat stadsbyggnadsprojekt.

Sammanfattning av undersökningen om betydande miljöpåverkan

Eftersom detaljplanearbetet ursprungligen startades 2012 har den inledande delen av planprocessen hanterats enligt det då gällande regelverket. En behovsbedömning upprättades 2016 och samråddes med länsstyrelsen. Eftersom det gått lång tid sedan det ursprungliga planuppdraget, och då bebyggelseförslaget och regelverket har förändrats genom åren, avses ett nytt beslut om planuppdrag fattas i samband med beslut om detaljplanesamråd. I linje med detta har det upprättats en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt nuvarande regler. Undersökningen liknar i stora drag den tidigare genomförda behovsbedömningen men är anpassad till dagens regelverk och aktuell kunskap om planområdets förutsättningar.

Undersökningen om betydande miljöpåverkan är daterad 2024-09-20. Sammantaget visade undersökningen att relevanta miljöfrågor som exempelvis buller, dagvatten, markföroreningar, naturvärden och riskfrågor kan hanteras inom ramarna för en detaljplaneprocess, utan att en strategisk miljöbedömning tas fram. Kommunen bedömde även att planens konsekvenser för kulturmiljön inte ensamt utlöste krav på en strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5 § (2017:966), och utifrån länsstyrelsens yttrande vid undersökningssamrådet (se efterföljande rubrik), finns det omständigheter som talar för att detaljplanens genomförande innebär risk för betydande miljöpåverkan. Detaljplanen ska därför miljöbedömmas och en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kapitel 11 § behöver upprättas.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att de mer omfattande kriterierna som listas i miljöbedömningsförordningen 10–13 § inte behöver beaktas då planförslaget inte kommer tas i anspråk för åtgärder som listas i 4 kapitlet 34 § andra stycket, plan- och bygglagen. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att förslaget till detaljplan inte är ett så kallat "annat stadsbyggnadsprojekt" eftersom detaljplanen omfattar ett redan exploaterat område i centrala Uppsala, och innebär en utveckling, breddning och komplettering av de markanvändningar som redan pågår i området och dess närhet. Detaljplanens markanvändningar är typiska för en stadsmiljö och inte något som är mer komplext än vanligt.

Samråd med länsstyrelsen

Länsstyrelsen delade inte kommunens bedömning i undersökningen om betydande miljöpåverkan. I sitt samrådsyttrande daterat 2024-10-08 anger länsstyrelsen att en betydande miljöpåverkan inte går att utesluta utifrån detaljplanens påverkan på riksintresset för kulturmiljövården, Uppsala stad C 40 A. Till följd av detta har kommunen reviderat sin bedömning jämfört med undersökningen och ansluter sig till länsstyrelsens bedömning att detaljplanen kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadsförvaltningen har den 18 september 2026, på delegation från plan- och byggnadsnämnden, beslutat att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

Miljökonsultföretaget Ensucon har anlitats för att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med miljöbalkens kapitel 6. Miljökonsekvensbeskrivningen (Ensucon 2026-09-25) sammanfattas här i avsnittet Planens konsekvenser under rubriken kulturmiljö.

Avgränsningssamråd med länsstyrelsen

Ett avgränsningssamråd har hållits med länsstyrelsen den 28 november 2024. Vid samrådet beslutades att miljökonsekvensbeskrivningen ska avgränsas till att handla om endast kulturmiljö, och mer specifikt om de riksintressanta kulturmiljövärdena som kan beröras av detaljplanens genomförande. Kommunen ansåg att den tidsmässiga avgränsningen kunde motsvara den tiden tills detaljplanen beräknas vara genomförd, cirka 5 år. Länsstyrelsen ansåg dock att tidsmässig avgränsning bör sammanfalla med översiktsplanens tidshorisont, alltså år 2050. Den geografiska avgränsningen bör utgå från detaljplanens påverkan på hela Vaksalagatans siktlinjer och dess värden, inkluderat hela Uppsalasiluetten. Det behövs alltså en bredare bedömning än att bara titta på planens närområde.

Även om miljökonsekvensbeskrivningen ska avgränsas till kulturmiljöaspekten beskrivs även fler relevanta miljöfrågor i dokumentet. Avsikten är att ge en bred helhetsbild av platsens förutsättningar och planens konsekvenser i en sammantagen beskrivning.

Miljökonsekvenser

Kulturmiljö

Detaljplanen berör riksintresse för kulturmiljövården, Uppsala stad C 40 A, enligt 3 kapitlet i miljöbalken. Planen berör även den del av Kvarngärdet som är utpekad som särskilt värdefullt från kulturmiljösynpunkt.

Kulturmiljövärden av riksintresse

De delar av riksintresset för kulturmiljö som är knutna till Kvarngärdets lokala miljö och värden hanteras under efterföljande rubrik om lokala kulturmiljövärden. Här fokuseras i stället på riksintressets värden kopplade till Vaksalagatan och upplevelsen av siktlinjer och Uppsalas siluett.

Detaljplanen innebär ny stadsbebyggelse längs Vaksalagatans raka sträckning, en gata med lång historisk kontinuitet. Planens genomförande påverkar inte Vaksalagatans historiska struktur i sig, oavsett om det är den ursprungliga strukturen från 1600-talet eller de kraftiga förändringar av gatan som skedde på 1960-talet som avses. En fortsatt stadsutveckling som tar fasta på dessa starka och varaktiga historiska strukturer kan förstärka den ursprungliga tanken som en lång och betydelsefull infartsgata. Detta på samma sätt som när Vaksalagatans sträcka väster om Torkelsgatan bebyggdes under 1800- och 1900-talen. Detta i kontrast till dagens situation där den historiska tillfartsgatan på en lång sträcka kantas av en markparkering med enkla slutna garagebyggnader.

Detaljplanens genomförande innebär ingen förändring när det gäller siktlinjer mot slottet. Siktlinjen mot Carolina Rediviva påverkas inte negativt, utan som fondmotiv kan siktlinjen snarare anses förstärkas av att Vaksalagatan ges en tydligare inramning med riktning mot det betonade fondmotiv. Dagens vy från Vaksalagatans högt belägna del i Gränby påverkas inte av detaljplanen. Det är i dessa delar som det erbjuds en översiktlig vy som kan liknas vid en stadssiluett. Från Vaksalagatans lägre partier, där den täta trädplanteringen upphör vid Tycho Hedéns väg, kommer siktlinjer mot domkyrkan att försvinna. I denna del är dock slottet i princip helt skymt och bara delar av Carolina Rediviva är synligt. Även om detta är pedagogiska vyer så utgör det inte samma påtagliga stadssiluett som från Gränby.

Framtagen kulturmiljöanalys och konsekvensbedömning (Hus o Historia 2026-08-25) beskriver att detaljplanen minskar kulturmiljöns läsbarhet i området, men att detta är marginellt och att det därför inte riskerar att påtagligt skada riksintresset för kulturmiljövården.

Lokala kulturmiljövärden

Det föreligger inte någon risk för förlust av kulturhistoriskt intressant bebyggelse. Kvarngärdets bostadsbebyggelse och trafikstruktur påverkas inte direkt av detaljplanen. Gatunätet är oförändrat och de rivningar som detaljplanens genomförande innebär handlar om enklare garage- och carportliknande byggnader utan högre värden. Flera av de ursprungliga garagebyggnaderna har rivits sedan tidigare. Även om parkeringsfunktionen längs Vaksalagatan är en del av Kvarngärdets helhetsplanering, innebär inte förändringen någon större negativ påverkan på den lokala kulturmiljön av riksintresse.

Detaljplanen medför en högre bebyggelseskala, vilket kontrasterar mot Kvarngärdets låghusområde. Samtidigt präglas Vaksalagatan av en mängd olika byggnadstyper och skalor. Konsekvenserna av denna skalförändring bedöms vara acceptabla och förändringen kan ses som en naturlig utveckling av centralt belägen mark vid ett huvudstråk, snarare än som en konflikt med befintliga värden. Detaljplanens bebyggelseskala med karaktär av fyra-fem våningar är en vanlig skala i centrala Uppsala och liknande, och även högre bebyggelseskala finns längs Vaksalagatan.

Den komplettering av bebyggelse norr om Gärdets bilgata ansluter till låghusområdets skala och strider inte mot områdets karaktär. Platsen för kompletteringen har varit bebyggd tidigare och en ny byggnad ses som en positiv konsekvens för kulturmiljön. Att byggnaden kommer avvika något från ursprunglig bebyggelse gör det tydligt att det handlar om ett tillägg. Även den byggnad som har rivits skiljde sig åt från övriga låghus.

Detaljplanen kan genomföras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stadsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset för en god helhetsverkan i den byggda miljön. Planen bedöms även kunna genomföras utan risk för att Kvarngärdet, som särskilt värdefull kulturmiljö, förvanskas. Detta baserat på framtagna kulturmiljöanalys och konsekvensbedömning (Hus o Historia 2026-08-25) samt bedömningen av påverkan på de riksintressanta värdena samt identifierade kulturhistoriska värdebärare.

Samlad bedömning i miljökonsekvensbeskrivningen (Ensucon 2026-09-25, sida 57)

Den samlade bedömningen är att planförslaget bedöms medföra en måttligt negativ konsekvens för kulturmiljön, jämfört med både nuläge och nollalternativet, se tabell. Planförslaget bedöms inte innebära någon risk för påtaglig skada på riksintresset Uppsala stad.

Planförslaget bedöms innebära en naturlig utveckling av ett nästintill obebyggt område med ny bebyggelse med flerbostadshus. Utbyggnadsförslaget, som anpassats till den omgivande stadsbilden genom val av byggnadshöjd och gestaltning av tak, bedöms i liten utsträckning påverka kulturmiljön i närområdet och utpekade värden inom riksintresset Uppsala stad, förutsatt att föreslagna åtgärder genomförs.

Miljöaspekt	Nollalternativ jämfört med nuläge	Planförslag jämfört med nollalternativet
Kulturmiljö	Inga konsekvenser	Måttlig negativ konsekvens

Figur 38 Tabell med samlad bedömning från miljökonsekvensbeskrivningen. Bild: Ensucan 2026-09-25

Utifrån en avstämning mot relevant bedömningsunderlag bedöms genomförandet av den föreslagna detaljplanen påverka måluppfyllelse både positivt och negativt för FN:s globala hållbarhetsmål *Hållbara städer och samhällen*. Detaljplanen anses främja en hållbar utveckling samtidigt som den negativa konsekvensen för kulturmiljön bedöms som måttlig.

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte motverka måluppfyllelse för det nationella miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*, dels för att planförslaget möjliggör byggnation av nya bostäder, dels syftar till att koppla samman befintliga stadsdelar. Planförslaget bidrar även till utvecklingen av en god bebyggd miljö som avses anpassas till den befintliga miljön.

Planförslaget bedöms inte innebära någon risk för påtaglig skada på riksintresset Uppsala stad. Väg- och bebyggelsestrukturen bevaras, vilket innebär att den historiska läsbarheten av riksintresset inte förvanskas. Därtill påverkas inte de identifierade viktiga siktlinjerna eller Uppsalas stadssiluett i betydande grad. Effekten bedöms som liten negativ. Vid gestaltning av byggnaderna behöver hänsyn tas till befintliga strukturer och karaktärsdrag i området. Särskild hänsyn bör tas i gestaltningen av byggnaderna för att minimera kontraster till den i övrigt lågbebyggda miljön i Kvarngärdet.

Planförslaget bedöms inte förhindra måluppfyllelse för några miljökvalitetsnormer. Föreslagen detaljplan bedöms även vara i enlighet med hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelserna.

En utbyggnad enligt planförslaget innebär att alléträd, som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken, behöver avverkas. För åtgärden krävs dispens från biotopskyddsbestämmelserna, en process som inletts av Uppsalahem.

Planförslaget bedöms överensstämma med gällande översiktsplan.

Naturmiljö

Detaljplanen berör alléträd längs Vaksalagatan och Gärdets bilgata, dessa omfattas av biotopskyddsbestämmelser. För att detaljplanen ska vara genomförbar behöver träden fällas. Detta innebär att planens genomförande kräver en dispensprövning avseende biotopskyddet. Denna prövning avses ske parallellt med detaljplanprocessen. Kommunens, och exploatörernas, hållning är att kompensationsåtgärder ska göras i form av ny trädplantering, vilket på sikt kan återskapa och utveckla den biologiska mångfalden och bidra till ökad krontäckning. Frågan om dispens och lämpliga kompensationsåtgärder avgörs dock i länsstyrelsens handläggning av dispensansökan. Exploatören Uppsalahem AB har även rådighet över närliggande bostadsområde där kompletterande åtgärder är tänkbara. I övrigt finns inga indikationer om att området skulle ha höga naturvärden eller skyddade arter. Planens sammantagna konsekvenser för naturmiljön är små, med genomförande av kompensationsåtgärder. Det finns möjlighet att de biologiska värdena på sikt kan stärkas genom en väl genomtänkt föryngring. Det kan noteras att trädraderna vid Gärdets bilgata utgörs av rönnar, och att rönnar generellt sett inte blir särskilt gamla. Detta har sannolikt bidragit till att flera träd har fällts sedan tidigare och att trädraden idag har långa luckor. Utifrån detta kan det antas att någon form av föryngring oavsett skulle komma i fråga. Detta bidrar till att konsekvenserna som helhet är små.

Rekreation och friluftsliv

Utifrån rekreation och friluftsliv har planen små konsekvenser. Vissa delar av planområdet utgör visserligen små grönytor, men inte i den omfattningen att de har betydelse för rekreation och friluftsliv. Planen berör inga riksintresseområden om rekreation och friluftsliv.

Mark och vatten

Detaljplanen innebär en markanvändning som generellt sett genererar mindre föroreningar till dagvattnet, jämfört med dagens parkering. Med de planerade åtgärderna för fördröjning av dagvatten kommer även en reningseffekt uppnås. Sammantaget ger detaljplanen förutsättningar för att, med tekniska lösningar, rena och fördröja dagvatten så att uppnående av miljökvalitetsnormerna i recipienten inte försvåras. Planen förvärrar inte heller skyfallssituationen.

Då planområdet ligger inom yttre vattenskyddsområde för Uppsala- och Vattholmaåsarna behöver vattenskyddsföreskrifterna beaktas vid planläggning och genomförande. Åtgärder i genomförandet, som exempelvis pålning och schaktning, behöver hanteras enligt reglerna i vattenskyddsföreskrifterna.

Klimatpåverkan

Kommunens klimatmål

Kommunens *Miljö- och klimatprogram*, beslutat av kommunfullmäktige 2022, sätter mål för kommunen att vara klimatneutral 2030. Det innebär, bland annat, att de totala årliga växthusgasutsläppen i kommungeografin maximalt får uppgå till 297 kiloton koldioxidekvivalent år 2030. Därefter ska utsläppen fortsätta minska och dessutom ska upptag av växthusgaser (negativa utsläpp) ska vara minst lika högt som utsläppet.

För att vara i linje med kommunens klimatmål behöver utsläppen från nyproduktion av byggnader och anläggningar minska med cirka 70% mellan 2020 och 2030 och därefter fortsätta att minska (för mer info se Uppsalas klimatprotokolls *Klimatutmaning D.4* och *Beräkningsanvisningar*.)

Detaljplanens klimatpåverkan

Detaljplanens genomförande innebär ett visst koldioxidutsläpp. Utsläpp förväntas ske i form av exempelvis byggskedet och drift av nya byggnader och anläggningar.

Åtgärder för att minska klimatpåverkan

Detaljplanens reglering möjliggör byggande med trästomme vilket är ett av flera sätt att minska koldioxidavtrycket i byggskedet. Projekteringen kan även sikta mot att byggnaden ska ha en lägre energiåtgång än standard, och entreprenader kan ha fossilfria fordon och maskiner. Dessa frågor är dock sådant som inte kan regleras i en detaljplan.

Hushållningsbestämmelser

Resurshushållning

All nybyggnation innebär i någon mån en miljöbelastning och åtgång av resurser. Ett övergripande skäl till planläggningen är att på ett effektivt sätt nyttja den markresurs som planområdet utgör. Vid förtätning i stadsmiljö, som i detta fall, kan redan gjorda investeringar i infrastruktur nyttjas mer effektivt. Behovet av ny infrastruktur är därmed mindre än vid exploatering på jungfrulig mark. Detaljplanen möjliggör nya bostäder och verksamheter med goda förutsättningar för hållbart resande, vilket är en form av hushållande med jordens resurser.

Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Buller

Detaljplanen beräknas inte generera mer än marginellt ökad biltrafik, sett till planområdets centrala läge med god tillgång till alternativa transportsätt. Planen bidrar inte heller annat än marginellt till ökade bullernivåer jämfört med dagsläget. Med uppförande av bebyggelse längs Vaksalagatan ges i stället stora möjligheter att skärma buller. Kvarngårdets ursprungliga bostadsbebyggelse, norr om Gärdets bilgata, kommer därmed få en tystare miljö. Enligt framtagna bullerutredningar innebär planen

inte några ökade bullernivåer för bebyggelsen på motsatt sida av Vaksalagatan. Detaljplanen medför inte att miljökvalitetsnormer för buller överskrids.

Risk

Detaljplanen innebär inte några nya riskkällor kopplat till brand, farliga verksamheter, utsläpp eller transporter. Befintliga riskkällor har analyserats och bedömts, och planen har utformats så att riskerna kan hanteras.

Luft

Detaljplanen innebär att dagens öppna stadsrum blir mer slutet. Byggrätterna är dock utformade med ett flertal glapp, vilket är positivt för luftcirkulationen jämfört med helt slutna bebyggelse. Den samlade bedömningen från framtagna luftkvalitetsutredning (Tyréns, 2026-09-09) är att detaljplanen inte riskerar ett överskridande av de nya miljökvalitetsnormerna för luft.

Markföroreningar

Planens genomförande förutsätter att identifierade markföroreningar saneras. Detta säkerställs genom bestämmelse om villkor för startbesked. Att föroreningar undersöks och saneras är en positiv konsekvens av planen.

Dags- och solljus

En sol- och skuggstudie har tagits fram för att visa på konsekvenserna av detaljplanen (AIX arkitekter 2024-12-18, rev. 2026-09-25). Studien visar skuggförhållandena vid fyra olika klockslag vid vårdagjämningen (20 mars), vilket även motsvarar situationen vid höstdagjämningen (22–23 september). Motsvarande redovisning finns även för situationen vid sommarsolståndet (20–21 juni).

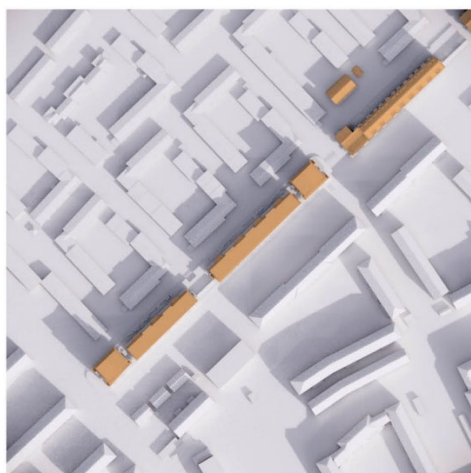
Vid vår- och höstdagjämning kommer Gärdets bilgata och de närliggande husen i Kvarngärdet till största del att skuggas under morgonen. Bebyggelsens öppningar gör dock att solljus släpps igenom och vandrar längs gatan i takt med solens rörelse. Skuggningen minskar sedan succesivt när solen stiger och får ett sydligare läge. Efter lunchtid kommer solen in på Gärdets bilgata, Kvarngärdets bebyggelse påverkas inte efter denna tidpunkt. Under eftermiddag och kväll får Gärdets bilgata och de planerade bostadsgårdarna goda ljusförhållanden. Vid 15-tiden står solen parallellt med Vaksalagatan och Gärdets bilgata, vilket resulterar i en generellt ljus eftermiddag längs båda gatorna. Efter klockan 15 börjar Vaksalagatan att skuggas, och skuggningen ökar sedan fram till kvällen i och med att solen sjunker. Under vår och höst är kvällarna relativt korta, därför blir förändringen kvällstid mindre än under sommaren.

Sommartid, när solen står högt, blir den planerade bebyggelsens skuggor kortare under dagtid. Gärdets bilgata och Kvarngärdets bebyggelse skuggas fortfarande på morgonen, men redan tidig förmiddag blir gatan och byggnaderna solbelysta. Till kvällen blir det en omvänd situation då i stället Vaksalagatan skuggas. Studien visar att bebyggelsen på motsatt sida av Vaksalagatan börjar skuggas vid 18-tiden, sedan ökar skuggningen när solen sänker sig.

Uppförande av bebyggelse i fem våningar i en redan bebyggd miljö kommer oundvikligen att leda till skuggning av bebyggelse och allmänna platser. Det ska dock uppmärksammas att sol- och skuggstudien ger en generaliserad bild då den tar hänsyn

till byggnadsvolymer men inte till träd. Både vid Gärdets bilgata och Vaksalagatan står träd som redan idag medför viss skuggning av bebyggelsen och gatorna. Planområdets riktning och bebyggelseförslagets långsmala byggnadssätt innebär att påverkan varierar över dygnet och att gårdarna blir ljusa. Det kommer fortsatt vara gott om ljus sett över dygnet, både för ny och befintlig bebyggelse. För närboende kan den ökade skuggningen upplevas negativt, även om för mycket direkt solljus ibland upplevs störande och kan kräva avskärmning. Sett till sol- och skuggstudien bedöms dock konsekvenserna vara godtagbara. Både utifrån områdets centrala läge och att förändringar i den byggda miljön rimligen kan förväntas längs ett centralt stråk som är utpekad för förtätning i översiktsplanen.

En variation där gator och platsbildningar både har sol och skugga över dagen kan vara positivt sett till vistelsevärden och vegetation. En varierad skuggning minskar även risken för så kallade värmeöar, alltså där det lokalt under varma sommardagar kan uppstå otrivsamt eller hälsoskadligt värme. Risk för värmeöar finns vid hårdgjorda stads- och trafikmiljöer med mycket sol. Alltså så som dagens parkeringsområde mellan Vaksalagatan och Gärdets bilgata kan upplevas.



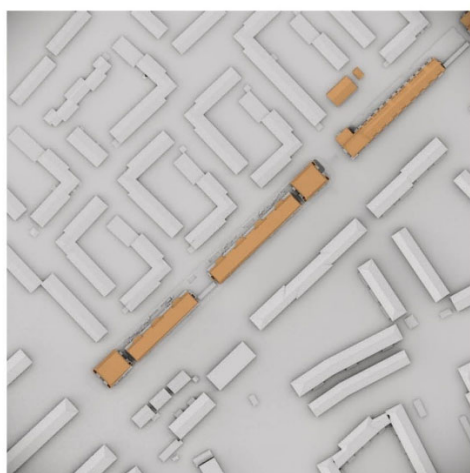
20 Mars kl 09.00



20 Mars kl 12.00



20 Mars kl 15.00

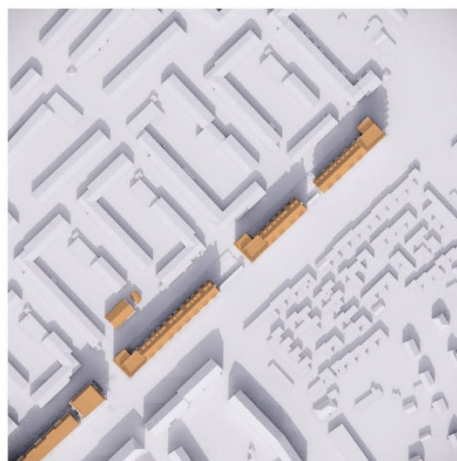


20 Mars kl 18.00

Figur 39 Bild från sol- och skuggstudien som visar planområdets sydvästra del och förhållandena vid vår- och höstdagjämningen. Planförslagets bebyggelse visas i gul ton. På morgon och förmiddagen skuggas Gärdets bilgata och Kvarngärdet, på eftermiddagen skuggas Vaksalagatan.



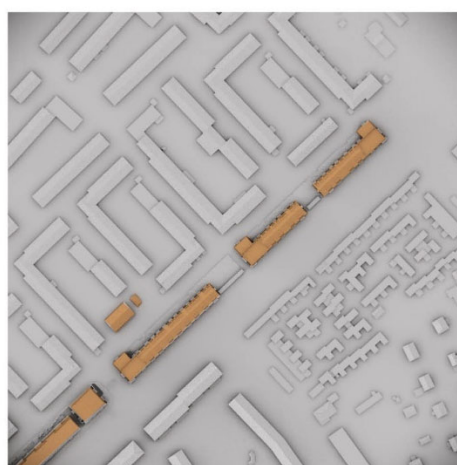
20 Mars kl 09.00



20 Mars kl 12.00

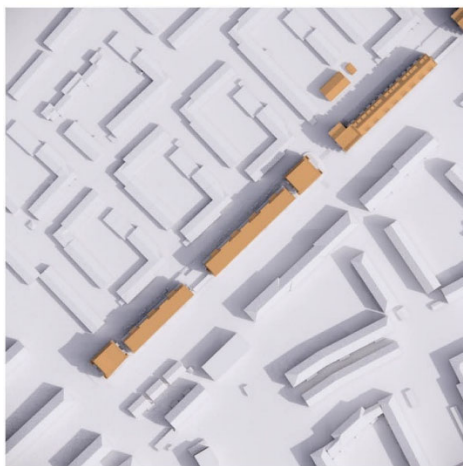


20 Mars kl 15.00



20 Mars kl 18.00

Figur 40 Bild från sol- och skuggstudien som visar planområdets nordöstra del och förhållandena vid vår- och höstdagjämningen. Planförslagets bebyggelse visas i gul ton. På morgon och förmiddagen skuggas Gärdets bilgata och Kvarngärdet, på eftermiddagen skuggas Vaksalagatan.



20 Juni kl 09.00



20 Juni kl 12.00

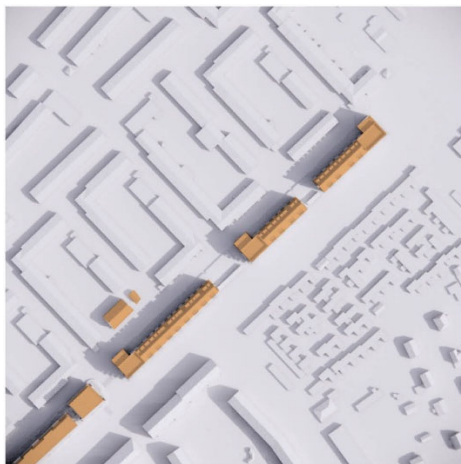


20 Juni kl 15.00

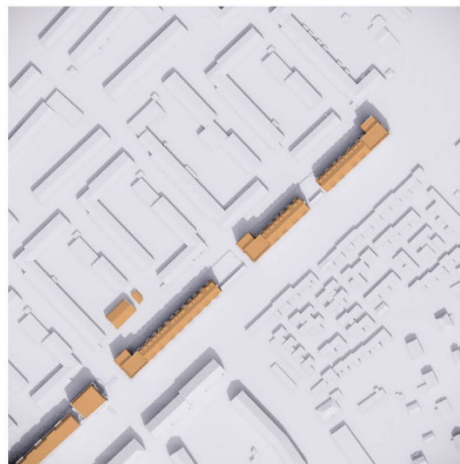


20 Juni kl 18.00

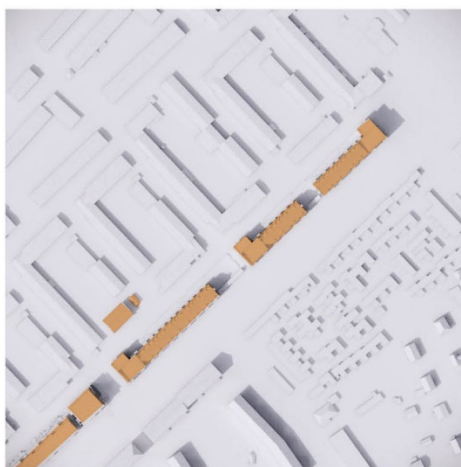
Figur 41 Bild från sol- och skuggstudien som visar planområdets sydvästra del och förhållandena vid sommarsolståndet. Planförslagets bebyggelse visas i gul ton. På morgon och förmiddag skuggas Gärdets bilgata, och på eftermiddag och kväll skuggas Vaksalagatan och delar av bebyggelsen på södra sidan.



20 Juni kl 09.00



20 Juni kl 12.00



20 Juni kl 15.00



20 Juni kl 18.00

Figur 42 Bild från sol- och skuggstudien som visar planområdets nordöstra del och förhållandena vid sommarsolståndet. Planförslagets bebyggelse visas i gul ton. På morgon och förmiddag skuggas Gärdets bilgata, och på eftermiddag och kväll skuggas Vaksalagatan och delar av bebyggelsen på södra sidan.

Sociala konsekvenser

Trygghet

Eftersom upplevelsen av trygghet kan vara olika för olika människor är det svårt att säga något säkert om detaljplanens konsekvenser för tryggheten. Stadsbebyggelse med bostäder och inslag av verksamhetslokaler har dock stor potential att bidra till en tryggare stadsmiljö jämfört med dagens parkeringsområde där det också förekommer enkla carports, grindar och vegetation. Tillskottet av bostäder i området kommer innebära att fler människor rör sig i närområdet, vilket kan bidra till ökad upplevd trygghet. Att fler bostäder byggs skapar även förutsättningar för ökad uppsikt, vilket också kan bidra till ökad trygghetskänsla.

Tillgänglighet

Planområdet kommer ha god tillgång till det lokala gatunätet samt till kollektivtrafik. Cykeltrafik sker i huvudsak i blandtrafik. De låga trafikflödena på Gärdets bilgata och anslutande gator inom Kvarngärdet innebär goda möjligheter att ta sig vidare till

utbyggd cykelinfrastruktur. Planen säkerställer en ny koppling för oskyddade trafikanter mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan. Kopplingen bidrar till ökad tillgänglighet då ett längre lokalt stråk ansluts till Vaksalagatan. Planen innebär inte några negativa konsekvenser för tillgänglighet för funktionshindrade. De begränsade utrymmena för gatuparkering medför dock att angöring behöver lösas längs Gärdets bilgatas körbana och tillgänglig parkering behöver anordnas i garage.

Upplåtelseformer

Folkhälsa i samhällsbyggandet handlar om att forma en byggd miljö som främjar god Upplåtelseformer kan inte styras i en detaljplan. Sett till planområdets fastighetsägare så är Uppsalahem inriktade på hyresrätter och JM inriktade på bostadsrätter. Detaljplanen kan därmed bidra till att aktuell del av Uppsala tillförs nya bostäder som kompletterar befintligt bestånd.

Barnperspektiv och barnrättsperspektiv

Detaljplanen möjliggör kopplingar till närliggande gång- och cykelstråk. Den planerade kopplingen mellan Gärdets bilgata och Vaksalagatan skapar ytterligare ett alternativ för att kunna välja den lugnare trafikmiljön vid Gärdets bilgata. Planen säkerställer bullerskyddade gårdsytor lämpliga för bostadsnära lek och rekreation. Närliggande gator med utbyggda gångbanor leder mot Kvarngärdets centrala stråk med skola, parkmiljöer, lek och service.

Mötesplatser och stadsliv

Planen syftar bland annat till att Uppsala ska utvecklas i linje med översiktsplanens ambitioner om tydliga stadsstråk. Utformningen av planen stärker Vaksalagatan som en stadsgata och ställer även krav på inslag av verksamhetslokaler, vilka kan fungera som kompletterande mötesplatser även för de som inte bor i de nya husen.

Folkhälsa

Närhet till natur- och grönområden har en bevisad positiv effekt på människors fysiska och mentala hälsa. I och med att en del av planområdet bebyggs med bostäder behöver träd tas ned, vilket kan minska upplevelsen av grönska längs Vaksalagatan. Vaksalagatan har dock en tydlig och välmående mittenallé som bidrar med stadsgrönska. Möjlighet finns även att den nya bebyggelsens gårdar planteras så att grönskan även kan upplevas från Vaksalagatan. Mot Gärdets bilgata avses gårdarna planteras, vilket kompenserar för de träd som behöver tas ned där.

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och dess intentioner. Planen är dock inte uppenbart förenlig med länsstyrelsens granskningsyttrande, som ska läsas tillsammans med översiktsplanen. Detta eftersom granskningsyttrandet innehåller skrivningar där länsstyrelsen delvis gör en annan bedömning än kommunen avseende kulturhistoriskt viktiga och riksintressanta siktlinjer. Länsstyrelsens granskningsyttrande, tillsammans med att planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, innebär att detaljplanen hanteras enligt reglerna för utökat förfarande. Frågan om kulturmiljö har analyserats och konsekvensbedömts i denna planbeskrivning samt inom ramen för miljöbedömningen.

Miljöbalken

Detaljplanen berör riksintressen inom området. Det som berörs är främst riksintresse för kulturmiljövården Uppsala stad (C 40 A). I detaljplanen har reglering av bebyggelsens volym anpassats för att ansluta till Uppsalas innerstadsbebyggelse och till Kvarngårdets låghusmiljö. Detaljplanens konsekvenser redovisas i separat kulturmiljöunderlag till detaljplanen, i planbeskrivningen samt i miljökonsekvensbeskrivningen. Sammantaget har kommunen tagit hänsyn till kulturmiljövårderna och anpassat detaljplanen så att påtaglig skada på riksintresset inte ska uppstå. Planområdet ligger även inom MSA-yltor kopplade till Arlanda och Bromma flygplatser. Dessa områden påverkas inte negativt av detaljplanen. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 3 och 4.

Detaljplanen berör miljö kvalitetsnormerna enligt miljöbalkens kapitel 5. En dagvattenutredning har tagits fram som visar möjliga principlösningar så att miljö kvalitetsnormer för vatten och grundvatten inte överskrids. En luftkvalitetsutredning och bullerutredningar har tagits fram, dessa visar inte heller någon risk för överskridande av miljö kvalitetsnormer för luft eller buller. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 5.

Detaljplanen berör miljöbalkens kapitel 7 som reglerar skydd av områden, det vill säga biotopskyddsområden, kulturresevat, vattenskyddsområden med mera. Detaljplanen berör alléträd som omfattas av biotopskyddsbestämmelser. Som underlag till planen har en utredning gjorts där träden inventerats och bedömts utifrån dess naturvärden och övriga betydelse utifrån biotopsperspektiv. Träden behöver fällas för att möjliggöra planens genomförande. Underlaget visar att det sannolikt finns förutsättningar för dispens från biotopskyddsreglerna. För att säkra detaljplanens genomförande har dispensprocessen initierats och förutsättningarna ska vara klargjorda innan detaljplanens antagande. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 7.

Detaljplanen berör inte bestämmelser om skydd för biologisk mångfald enligt miljöbalkens kapitel 8. Denna bedömning kan göras utifrån inventering av områdets trädmiljöer. Vid fällning av träd i samband med genomförandet kan det dock krävas anpassning så att inte fåglar störs under häckningssäsong. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 8.

Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med andra kommunala förvaltningar och fastighetsägarna Uppsalahem AB och JM AB.

Situationsplan, illustrationer, tekniska utredningar och miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram av AIX arkitekter, WSP, Tyréns, Bjerking, Hus o Historia, Efterklang, Väg & miljö samt Ensucon, på uppdrag av Uppsalahem AB och/eller JM AB.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Elin Eriksson. Dessutom har följande tjänstepersoner inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Jerk Allvar, planarkitekt, konsult på WSP anlitad av Uppsala kommun

Carlos Ruiz-Alejos, planarkitekt

Lena Mattsson, kartingenjör

Trifa Björklund Molud, projektledare mark och exploatering

Hanna Rickdorff Lahrin, projektledare mark och exploatering

Erik Linde, projektledare anläggning

John Iselidh, projektledare anläggning

Valerija Bandic, bygglovshandläggare

Shirin Kahlil, trafikplanerare

Sofie Lücke, miljösamordnare

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström

planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- | | |
|--------------|------------|
| • samråd | 2025-08-28 |
| • granskning | 2026-09-24 |