

Handläggare
Brita Christiansen
018-727 46 08

Diarienummer
PBN 2014-2921

Jenny Andreasson
018-727 47 52

Planbeskrivning **Kvarteret Frigg. Tillägg till gällande detaljplan för Bussterminal vid** **Uppsala C, 0380-P2006/29**

Utökat planförfarande

GRANSKNING mellan den 13 januari och 6 februari 2017



Stadshuset sett från Kungsgatan. Foto Upplandsmuseet

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HANDLINGAR	3
Granskningshandlingar.....	3
Övriga handlingar	3
Läshänvisningar	3
Medverkande.....	3
SYFTET MED ÄNDRING GENOM TILLÄGG	4
MILJÖBALKEN (MB).....	4
Miljöbalken 3 kap.....	4
Miljöbalken 5 kap.....	4
Miljöbalken 7 kap.....	4
Behovsbedömning enligt miljöbalken 6 kap.....	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	5
Översiktsplan 2016.....	5
Detaljplaner	5
Paradgatan.....	6
Andra kommunala beslut.....	6
Stadsbyggnadsvision.....	6
OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	6
Plandata.....	6
Stadsbild.....	7
Kulturmiljö.....	9
Stadshusets kulturhistoriska värden.....	9
Bebyggelse och gestaltning	13
Trafik och tillgänglighet.....	19
Hälsa och säkerhet.....	21
Teknisk försörjning	23
TILLÄGGETS GENOMFÖRANDE	24
Organisatoriska åtgärder.....	24
Tekniska åtgärder.....	24
Ekonomiska åtgärder.....	25
Fastighetsrättsliga åtgärder.....	25
TILLÄGGETS KONSEKVENSER	25
Nollalternativ.....	25
Miljöaspekter	25
TILLÄGGETS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN.....	27
Översiktsplan.....	27
Miljöbalken.....	27

HANDLINGAR

Följande detaljplan ändras genom tillägg:

Detaljplan för Bussterminal vid Uppsala C, 0380-P2006/29.

Tillägget berör endast en del av detaljplanen, större delen av kvarteret Frigg.

Ändring genom tillägg är ett planförfarande där den gällande, underliggande, detaljplanen fortsätter att gälla. Till den görs ett tillägg som kan lägga till och ta bort bestämmelser samt förändra byggrätt.

Planarbetet inleddes 2015-02-26 med standardförfarande i enlighet med plan- och bygglagen 5 kap. 7§ (2010:900). Efter samrådet handläggs planen med utökat förfarande.

Granskningshandlingar

Planhandling

- Tillägg till plankarta med bestämmelser
- Tillägg till planbeskrivning med illustrationer
- Samrådsredogörelse

Övriga handlingar

Planhandling för underliggande detaljplan

- Plankarta för Bussterminal vid Uppsala C, 0380-P2006/29.
- Planbeskrivning för Bussterminal vid Uppsala C, 0380-P2006/29.

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats

- Fastighetsförteckning*
- Riskutredning version 7
- Kulturhistorisk utredning
- Besiktningsrapport emaljkonstverket

Granskningshandlingarna samt planhandlingen till gällande detaljplan finns tillgängliga på kommuninformationssystemet på Stationsgatan 12 och stadsbiblioteket. Samtliga handlingar finns att ta del av på Uppsala kommuns webbplats www.uppsala.se. Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av PUL (personuppgiftslagen).

Läshänvisningar

En plankarta är en juridiskt bindande handling som anger vad som ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras m.m. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovprövning. Syftet med en planbeskrivning är att beskriva områdets förutsättningar och de förändringar som planen innebär. Planbeskrivningen ska vara ett stöd för att kunna tolka plankartan.

Planhandlingarna till underliggande detaljplan, Bussterminal för Uppsala C 0380/P2006/29, ska läsas tillsammans med detta tillägg. Tillägget till planbeskrivningen tar endast upp de frågor som är relevanta för tillägget. För övriga frågor hänvisas till underliggande detaljplan. Tillägg till plankarta redovisar de bestämmelser som fortsätter att gälla i den underliggande detaljplanen samt tilläggets bestämmelser, för att göra det tydligt vad som gäller. För beskrivning av planprocessen och var i denna process man befinner sig hänvisas till processpilen på följebrevets baksida.

Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med andra kommunala förvaltningar. Riskutredningen har gjorts av Briab och den kulturhistoriska utredningen har tagits fram av

Upplandsmuseet. Besiktningsrapporten av emaljkonstverket har gjorts av Acta Konserveringscentrum AB.

SYFTET MED ÄNDRING GENOM TILLÄGG

Syftet med tillägget är att ge möjlighet till en större byggrätt in mot gården samt att förtydliga skydds- och varsamhetsbestämmelserna för byggnaden. Tillägget syftar även till att ställa krav på hög arkitektonisk kvalitet och begränsa byggnadens totala höjd med tydligare bestämmelser. Dessutom hanteras risker vid närhet till järnväg och transport av farligt gods.

MILJÖBALKEN (MB)

Miljöbalken 3 kap

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården samt järnvägstrafik, Ostkustbanan.

Miljöbalken 5 kap

Tillägget berör miljö kvalitetsnormerna för vatten enligt miljöbalkens kapitel 5 eftersom dagvattnet rinner mot Fyrisån. Tillägget berör även miljö kvalitetsnormerna för luft eftersom det ligger vid Kungsgatan som har höga halter av luftföroreningar.

Miljöbalken 7 kap

Planområdet ligger inom förordnandet av vattenskyddsområde, yttre skydds zonen.

Behovsbedömning enligt miljöbalken 6 kap

Tillägget berör endast en utökning av byggrätten in mot gården samt en mindre ändring av utformnings-, varsamhets- och skyddsbestämmelser. Dessutom hanteras risker vid närhet till järnväg och transport av farligt gods. Behovsbedömningen behandlar därför bara detta. Den underliggande detaljplanen, Bussterminal för Uppsala C 0380/P2006/29, har tagits fram utifrån Översiktsplan för staden 2002. Den nu föreslagna planändringen har granskats med hänsyn till Översiktsplan 2016 och bedöms vara förenlig med denna samt länsstyrelsens granskningsyttrande rörande denna översiktsplan.

Tillägget bedöms inte vara av betydande intresse för allmänheten. Ingen betydande miljöpåverkan bedöms ske avseende stadsbilden, kultur- eller naturmiljön och planen förväntas inte leda till någon betydande ökad miljöbelastning. Inga värden för rekreation och friluftsliv eller andra viktiga samhälls- och naturresurser påverkas negativt. Tillägget strider inte mot några nationella, regionala eller lokala mål och bedöms inte medföra en betydande påverkan på människors hälsa och säkerhet. Tillägget bedöms inte heller leda till någon övrig samlad påverkan (samlade eller kumulativa effekter).

Med utgångspunkt från ovanstående bedömer förvaltningen att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. En miljöbedömning enligt MB 6:11–6:18 bedöms därmed ej behöva genomföras.

Länsstyrelsen har yttrat sig över samrådsförslaget och bedömer, med beaktande av kriterierna i bilaga 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB), att rubricerad detaljplan inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 11 § miljöbalken (MB).

Plan- och byggnadsnämnden tar beslut om betydande miljöpåverkan i samband med antagande av detaljplanen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

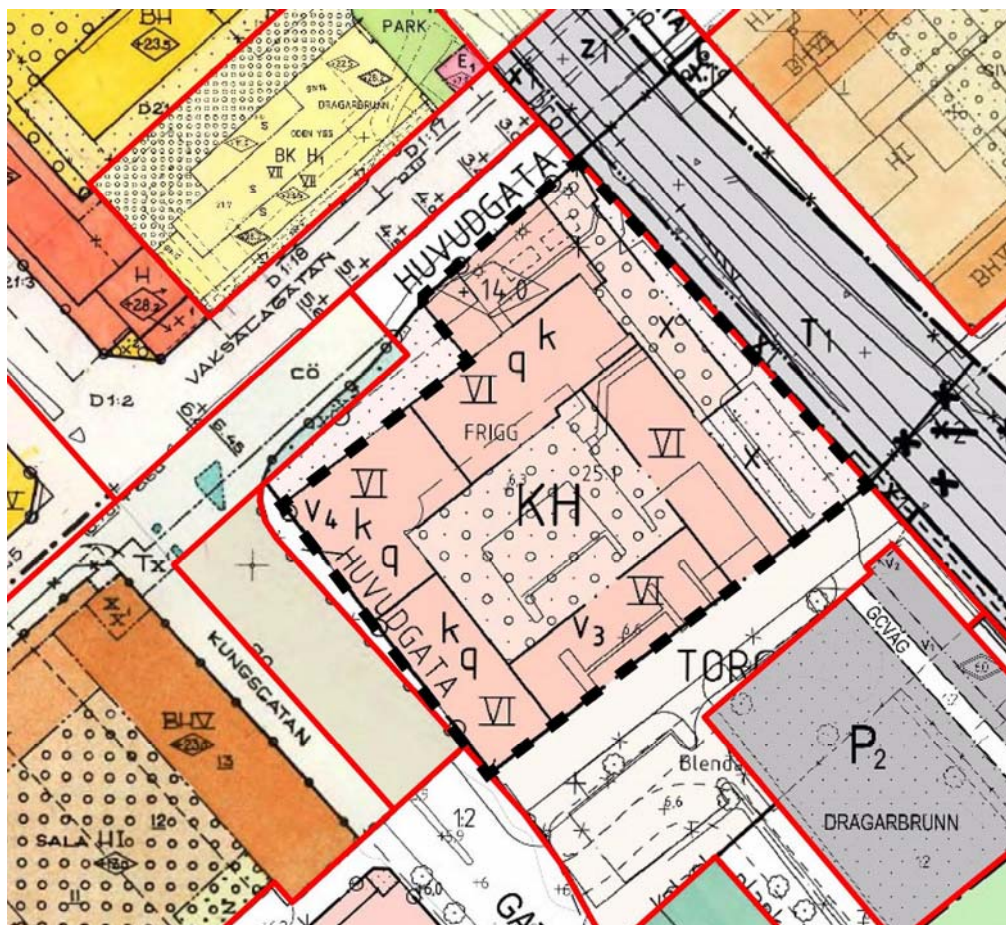
Översiktsplan 2016

I översiktsplanen för Uppsala är planområdet en del av innerstaden. Här ställs det särskilt höga krav på ett kvalitativt förhållningssätt när det gäller utformning och estetik. Både Vaksalagatan och Kungsgatan är utpekade som stråk för stadsliv samt för kapacitetsstark kollektivtrafik. Platsen framför Stadshuset mot Vaksalagatan är utpekad som en plats för stadsliv.

Detaljplaner

För området gäller Detaljplan för Bussterminal vid Uppsala C, 0380-P2006/29 dnr 2005/20029, som vann laga kraft 2006. Genomförandetiden går ut i juni 2016. Planen anger att området får användas för kontor och handel och får bebyggas med högst sex våningar. De delar av byggrätten som vetter mot stationsområdet och mot järnvägen är inte bebyggda. Dessutom finns en mindre outnyttjad byggrätt med en högsta byggnadshöjd på 14 meter över nollplanet mot Vaksalagatan. Gården får inte bebyggas men får byggas under. Marken mellan Stadshuset och järnvägen ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik och får inte bebyggas, men delvis byggas under.

För den befintliga byggnaden finns skyddsbestämmelser som anger att byggnaden inte får rivras, att plåtfasaden mot stadshusgården ska bevaras och att byggnadens arkitektoniska värden inte får försvanskas. Planbestämmelserna anger också att fasaden på den planerade påbyggnaden mot Kungsgatan ska vara lika den befintliga i färg och material.



Karta som visar gällande detaljplaner i området. Svart streckad linje markerar planområdet

Fastighetsindelningsbestämmelser (Tomtindelning)

För Dragarbrunn 25:1 gäller vissa fastighetsindelningsbestämmelser (enligt *tomtindelning för kvarteret Frigg*, upprättad 1968 akt 0380-45/DR25). I samband med upprättandet av detaljplanen för Bussterminal vid Uppsala C från 2006 har de flesta av bestämmelserna upphört att gälla och de kvarvarande fyller inte längre någon praktisk funktion. De kvarvarande bestämmelserna kommer därför att upphävas genom detta tillägg, se *Fastighetsrättsliga åtgärder* i avsnittet *Tilläggets genomförande*.

Paradgatan

Planområdet ligger i anslutning till stråket Vaksalagatan-Drottninggatan som kommunen utvecklar under projektnamnet Paradgatan. Programmet för Paradgatan är antaget av byggnadsnämnden och kulturnämnden 2010 och innebär en gradvis omvandling av Vaksalagatan-Drottninggatan till ett attraktivt promenadstråk i staden. Inriktningen är en gata som tar tillvara sin funktion som koppling mellan den centrala stadens östra och västra delar med Carolina Rediviva som fondmotiv. För platsen framför Stadshuset föreslås ett allmänt torg som har bättre kopplingar till gatan och till gång- och cykelstråket längs med järnvägen. Utåtriktade lokaler i bottenvåningen på Stadshuset kan ge liv till platsen som har möjlighet till kvällssol.

Andra kommunala beslut

Kommunstyrelsen beslutade 2010-04-07 att uppdra till fastighetsnämnden att arbeta fram en slutlig plan för om- och tillbyggnaden av Stadshuset. Avsikten är att en större del av kommunens förvaltningar ska placeras där. Genom organisationsförändringar i kommunen har ägandet av fastigheten gått över till Förvaltningsfastigheter AB som nu ansvarar för utbyggnadsplanerna tillsammans med kommunens ledning. Kommunfullmäktige beslutade den 3 november 2015 att utifrån tidigare beslut ge Förvaltningsfastigheter AB i uppdrag att inom ramen för beslutade investeringsramar utarbeta systemhandlingar och kalkyler som underlag för slutligt investeringsbeslut. Utifrån detta beslut har Förvaltningsfastigheter AB i samarbete med kommunen genomfört en projekttävling för om- och tillbyggnad av Uppsala stadshus samt anpassning av omgivande markytor.

Stadsbyggnadsvision

Stadshuset ska utformas som en högkvalitativ märkesbyggnad vilken syns på långt håll från Vaksalagatan och Kungsgatan samt från Resecentrum. Stadshuset blir en målpunkt längs Vaksalagatan/Paradgatan. Fasaden mot sydost ska bli en värdig avslutning på det avlånga stationsområdet.

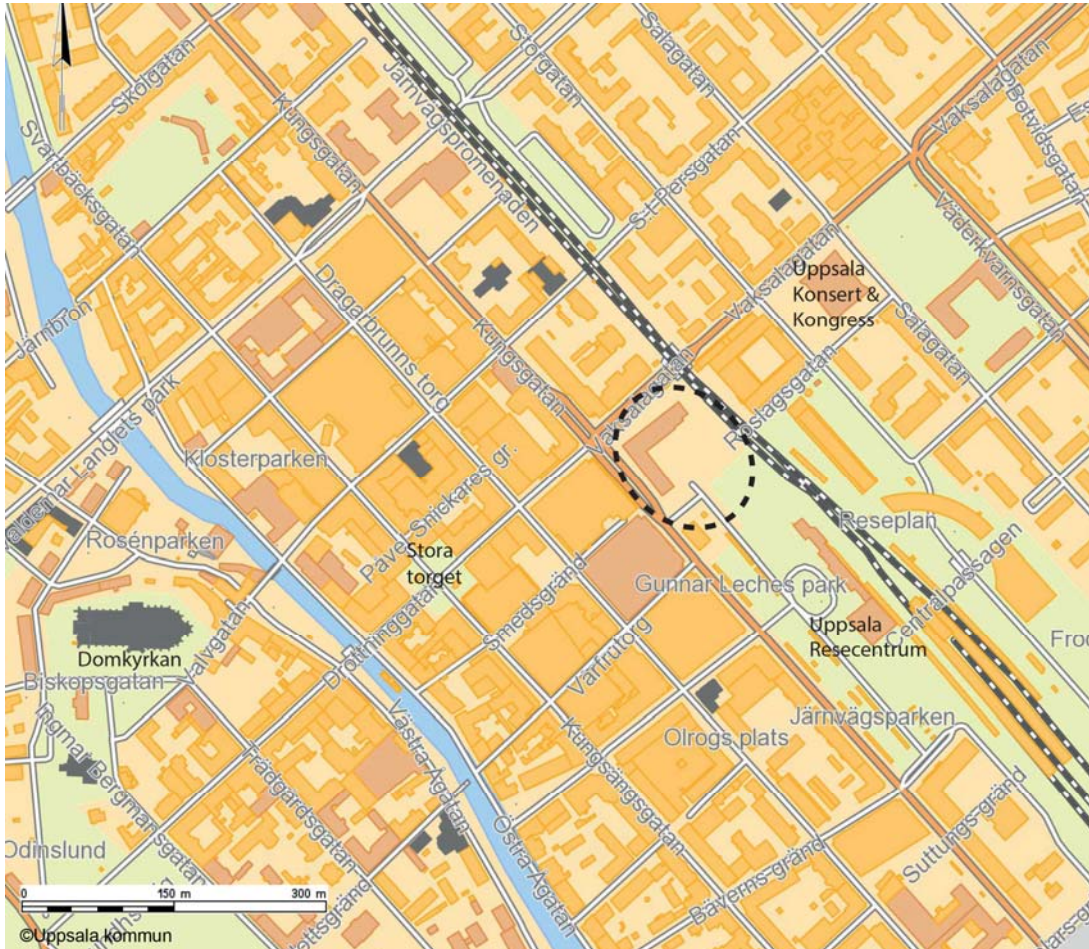
OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Plandata

Geografiskt läge och areal

Planområdet ligger centralt i Uppsala i anslutning till stationsområdet och omgärdas av Vaksalagatan, Kungsgatan, Stadshusgatan samt järnvägen.

Planområdet är cirka 7 000 m².



Översiktskarta som visar planområdet med svart streckad linje.

Markägförhållanden

Planområdet utgörs av fastigheten Dragarbrunn 25:1 som ägs av Uppsala kommuns Förvaltningsfastigheter AB.

Tidplan

Målsättningen är att det om- och tillbyggda Stadshuset ska vara klart för inflyttning under år 2020.

Genomförandetid

Den underliggande detaljplanen har en genomförandetid i 10 år och gäller till 2016-06-08. För att möjliggöra projektet förlängs genomförandetiden på den berörda delen.

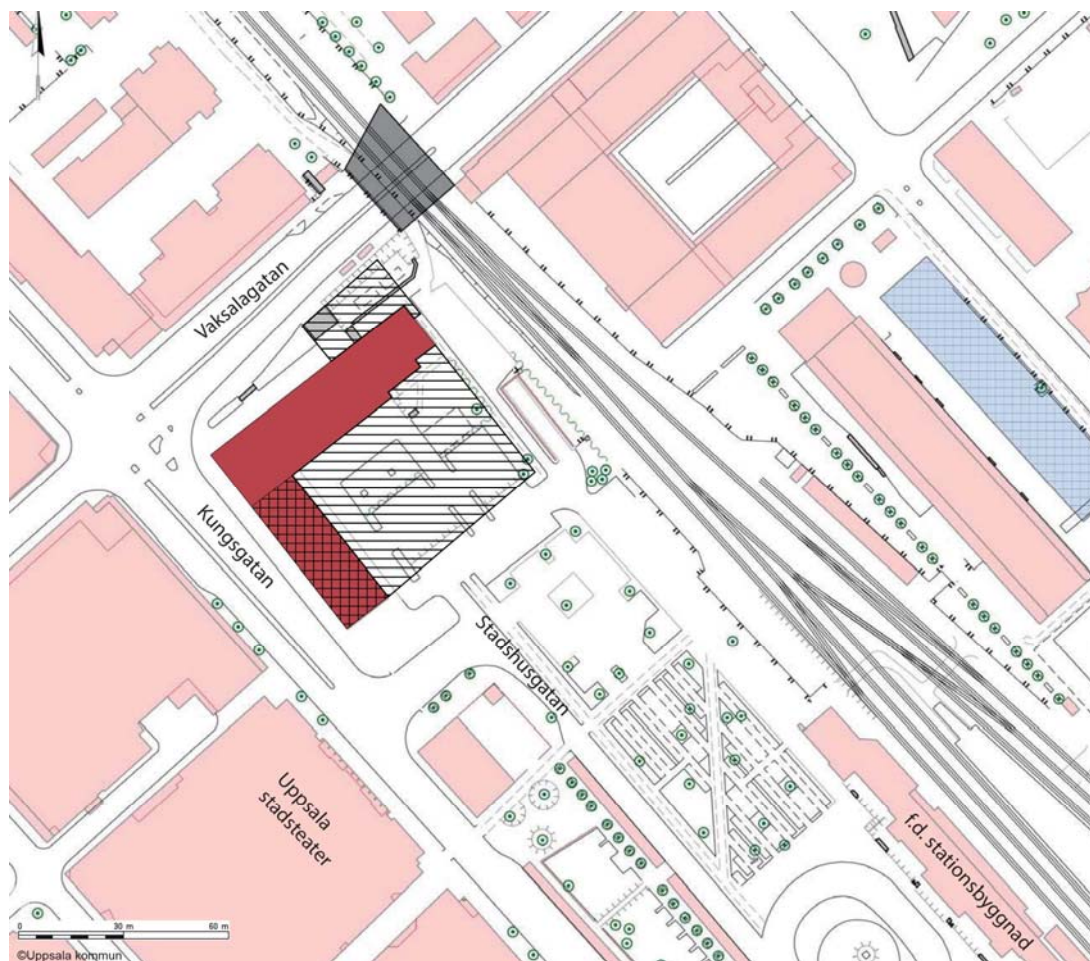
Genomförandetiden är 5 år både för den berörda delen av den underliggande planen och för tillägget från det datum tillägget vinner laga kraft.

Stadsbild

Stadshuset ansluter till stationsområdet söderut, där flödet av människor ökat mycket sedan Resecentrum byggdes och passagen under järnvägen kom till. Området präglas av parken mot Kungsgatan, cykelparkeringar, bussar och hållplatser. Stadshuset har en stadsbyggnadsmässigt strategisk placering mellan Paragatestråket och stationsområdet.



Foto som visar Stadshuset sett från Resecentrum.



Karta som visar Stadshuset i mörkrött. Plats för tillbyggnad är markerad med streckad skraffering och möjlighet till påbyggnad är markerad med rutig skraffering.

Kulturmiljö

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, Uppsala stad C 40 A. Riksintresseområdet motiveras av stadslandskap, sedan medeltiden präglad av kyrkans, centralmaktens och universitetets monumentala byggnader, med rutnätsplan och raka tillfartsvägar från 1600-talet. Den underliggande detaljplanen medger en tillbyggnad av Stadshuset som skulle kunna påverka siktlinjen längs Vaksalagatan, detta redovisas under avsnittet *Tilläggets konsekvenser*.

Stadshusets kulturhistoriska värden

Stadshuset, som är ritat av arkitekterna Erik och Tore Ahlsén och uppfört 1964, har arkitektoniska och kulturhistoriska värden som är skyddade i den underliggande detaljplanen. Stadshuset är utpekad som en byggnad med särskilt arkitektoniskt och kulturhistoriskt värde i en inventering av bebyggelse från 1951–79, ”Uppsala – en växande stad”. En kulturhistorisk utredning har tagits fram av Upplandsmuseet år 2013 för att analysera byggnadens arkitektoniska och kulturhistoriska värden. Denna utredning ligger till grund för de förtydliganden och ändringar som föreslås med avseende på kulturmiljön. Dessutom har kulturförvaltningen tagit fram ytterligare information om emaljkonstverket på byggnadens södra och östra fasader.

Bakgrund

Det nuvarande Stadshuset är resultatet av en arkitekttävling 1957 som vanns av Erik och Tore Ahlsén. Tävlingsförslaget benämnt ”Fröjas sal” redovisade byggnader i sex våningar som var slutna kring en gård med speglade vatten och fontäner. En huvudidé i förslaget var lokalernas föränderlighet. Allt skulle vara utbytbart och föränderligt för att tillgodose framtida krav på om- och tillbyggnader. Det planerade Stadshuset blev dock nedbantat till ett mindre nämndhus som med tiden skulle kunna byggas ut. Under årens lopp har man flera gånger planerat att fullfölja byggnationen men av olika skäl har projekten avbrutits.

Arkitekterna

Erik och Tore Ahlsén räknas till de stora svenska 1900-talsarkitekterna. Deras arkitektur kan karakteriseras som humanistisk funktionalism ofta med stark materialverkan i fasaderna. De hade ett konstnärligt förhållningssätt och samarbetade ofta med konstnärer. De är bland annat kända för utformningen av Årsta centrum i Stockholm och Medborgarhuset i Örebro. I Uppsala har de även ritat Studentkårens hus på Övre Slottsgatan.

Byggnaden

Stadshuset i Uppsala kan betraktas som en betydelsefull och samtidigt typisk representant för Erik och Tore Ahlséns offentliga arkitektur kring 1960-talet. Genom sitt arkitektoniska uttryck är den lätt igenkännlig som ett verk av just dessa arkitekter. Volymen och fasaden mot Vaksalagatan är en fullbordad byggnadskropp som visar hur arkitekterna arbetat med en medveten gestaltning i gedigna material såsom natursten och trä. Fasaden i rosa älvdalssten och speglade fönsterband utmärker sig i stadsbilden genom sin tydliga och omsorgsfulla gestaltning. Denna fasad är den viktigaste delen att bevara.

Fasaden mot gården består av emaljmålningar på plåt utförda av konstnärerna Bo Ahlsén och Lars Abrahamsson. Enligt arkitekterna var tanken att emaljmålningarna skulle samspela med speglingarna i fönsterglasen och i färgval anknyta till väderstrecken. Illustrationen från tävlingsförslaget nedan visar på detta samspel. Konstverket är en integrerad del av byggnaden och bedöms ha stor betydelse för dess arkitektoniska och kulturhistoriska värde. På de delar av fasaden där en tänkt utbyggnad skulle placeras är fasaden klädd med grå plåt istället för emaljmålningar. Denna plåt bedöms inte vara bevarandevärd.

Interiören har höga kvaliteter med gedigna material och omsorgsfullt gestaltade detaljer. Särskilt betydelsefulla är trapphusen med marmorgolv, väggar i stuccoluster och trappräcken i smide och trä. Våningsplanet på 1 trappa har utformats med en högre våningshöjd och en bredare korridor med marmorgolv vilket gör den särskilt representativ. På denna våning ligger även kommunstyrelsesalen med tillhörande foajé. I denna handling numreras våningsplanen såsom bottenvåning och våning 1, 2, 3, 4, 5 trappor. Våning 5 är den översta våningen som i andra sammanhang kan benämnas som plan 6.

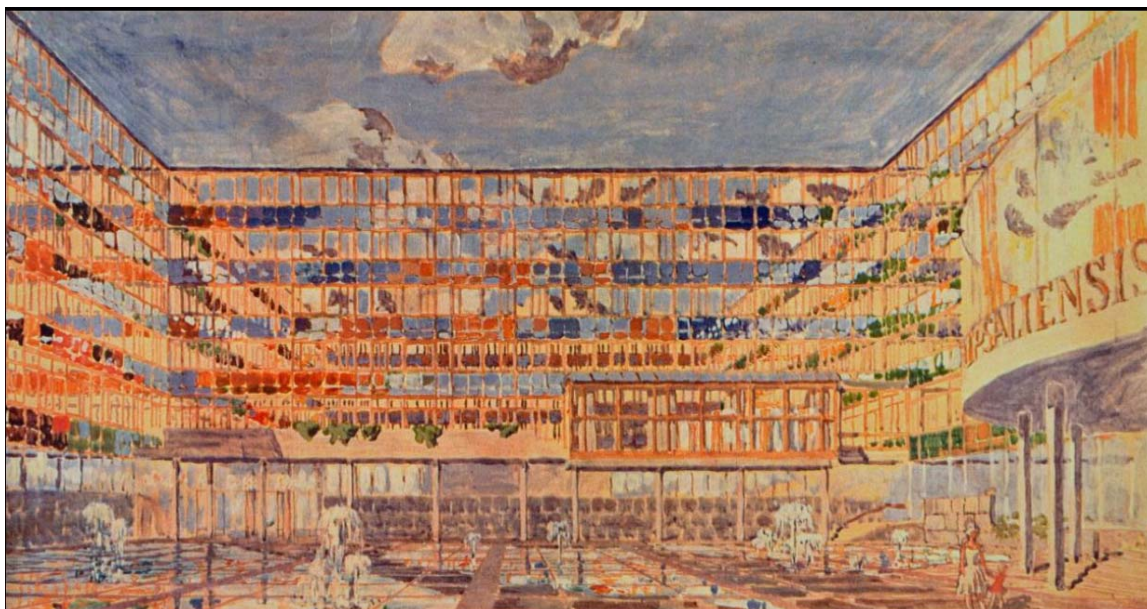


Illustration från tävlingsförslaget "Fröjas sal" 1957



Foto som visar emaljkonstverket och den utkragande mötessalen.



Trapphuset med golv av Ekebergsmarmor



*Foajé på våning 1 trappa med rundad vägg av stuc-
coluster*



Sammanträdesrum för kommunstyrelsen på våning 1 trappa.

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

För att tydliggöra det kulturhistoriska värdet och ge stöd vid förändringar har utredningen definierat ett antal karaktärsdrag som har stor betydelse för byggnadens arkitektoniska och arkitekturhistoriska värden. Karaktärsdragen är olika komponenter i arkitekturen som tillsammans bildar en helhet. Här nedan listas de karaktärsdrag som anses mest betydelsefulla för att skydda byggnadens värden men som även ger utrymme för en modern om- och tillbyggnad. För ytterligare information hänvisas till "Kulturhistorisk utredning av Stadshuset", Upplandsmuseet 2013.

Viktiga karaktärsdrag för byggnadens exteriör:

- Fasaden i rosa älvdalssten, fasadschema med lisener.
- Den inåtlutande översta våningen med fönsterband.
- De glasade hörnbröstningarna på våning 3 och 4 trappor.
- Hörnmarkeringarna vid takfoten på fasaden mot Vaksalagatan.
- Fönsterbanden i teak.
- De stora skyltfönstren i bottenvåningen med horisontella takband.
- Utkragningen av Kommunstyrelsesalen med glaspartier av teak mot gården.
- Emaljkonstverket på gårdsfasaden mot söder.

Viktiga karaktärsdrag för byggnadens interiör

- Trapphusen i sin helhet, väggar i stuccoluster, golv av Ekebergsmarmor och räcken. Även trapphusväggens rundade utsida i stuccoluster.
- Fönstersnickerier i teak.
- Hela våningsplanet 1 trappa mot Vaksalagatan: Kommunstyrelsesalen med foajé, den breda korridorren med golv av Ekebergsmarmor, väggar av stuccoluster och runda pelare.

Tillägget föreslår både skyddsbestämmelser och varsamhetsbestämmelser. Skyddsbestämmelserna innebär att hela byggnaden ska bevaras men ger utrymme för en viss förändring. Det är viktigt att bevara byggnadens ursprungliga exteriör men det ska vara möjligt att bygga till mot de fasader och tak där det från början var planerat för en utbyggnad. Dessutom ger den underliggande planen och tillägget en möjlighet att bygga till en lägre huskropp mot Vaksalagatan. Varsamhetsbestämmelser är ett komplement till skyddsbestämmelser och ska tillämpas för de ändringar som är möjliga att göra utöver det som ska bevaras, t.ex. invändiga ändringar.

Följande bestämmelser utgår:

~~**q** Byggnaden får inte rivas. Plättfasaden mot stadshusgården skall bevaras. Om och till byggnader samt underhållsåtgärder skall utföras varsamt så att byggnadens arkitektoniska värden ej förvanskas. Det gäller såväl exteriör som fast interiör (t.ex trappor). Samråd i dessa frågor bör ske med antikvarisk sakkunnig.~~

~~**k** Fasaden ska vara lika befintlig fasad gällande färg och material. Byggnadens karaktärsdrag skall vara vägledande vid underhållsarbeten samt om- och tillbyggnader.~~

Följande bestämmelser tillkommer:

q₁ Särskilt värdefull byggnad som inte får rivas. Byggnadens ursprungliga exteriör ska bevaras. Emaljkonstverket på fasad mot nordost samt de fasadpartier som är försedda med grå plåt undantas. Undantag görs även för taket och fasaden på våning 2 trappor mot Kungsgatan. Byggnadens ursprungliga interiör i trapphus och sammanträdesrum med foajé på våning 1 trappa ska bevaras. Vård- och underhållsarbeten ska ske med material och metoder anpassade till byggnadens egenart.

k₁ Vid ändringar ska ursprunglig utformning vara vägledande, se planbeskrivning. Ändringar får inte inverka negativt på byggnadens arkitektoniska och kulturhistoriska värden. Förslag till ändring ska utformas med antikvarisk expertis.

Bebyggelse och gestaltning

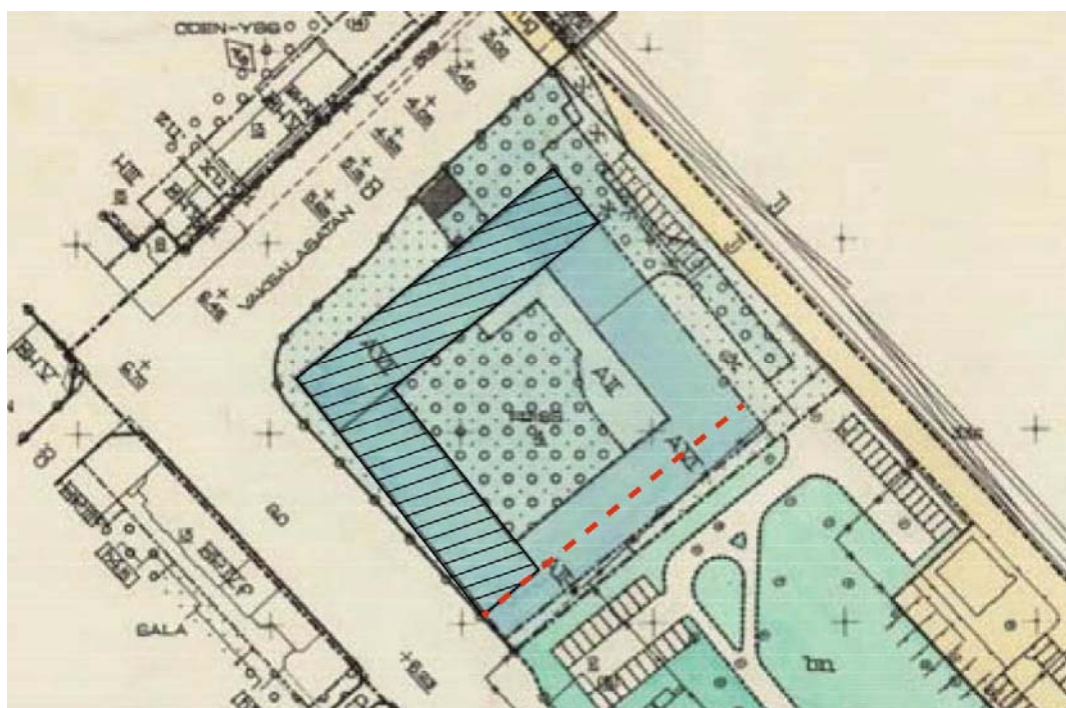
Stadshuset kan byggas om och till i enlighet med de outnyttjade byggrätterna i den underliggande detaljplanen. En utökad byggrätt tillkommer in mot kvarteret för att ge en större flexibilitet i utformningen av tillbyggnaden. Dessutom ges möjlighet att bygga ett glastak över gården så att man får ett stort sammanhängande entréplan. För att förstå byggrätten i den underliggande detaljplanen ges här en kort bakgrund.

Tidigare detaljplaner och möjlighet till utbyggnad.

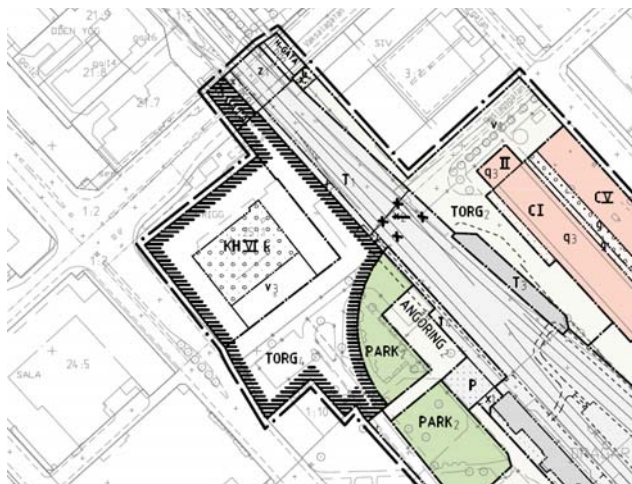
Detaljplanen från 1966 medgav en utbyggnad av tävlingsförslaget med en fullmäktigesal som kragar ut på gården. Fasadlivet mot nuvarande Resecentrum skulle då placeras 6 meter utanför befintlig gavel vid Kungsgatan. I samband med förändringar av Resecentrum och nya förslag på tillbyggnad har denna byggrätt ändrats.

I arbetet med detaljplanen för "Uppsala central, Östra stationsområdet" (laga kraft 2004) flyttades gränsen för byggrätten 6 meter närmare den befintliga byggnaden för att få plats med en gångtunnel under järnvägen vid Roslagsgatan. När detaljplanen skulle antas beslöt man dock att inte genomföra denna gångtunnel och denna del av planområdet undantogs.

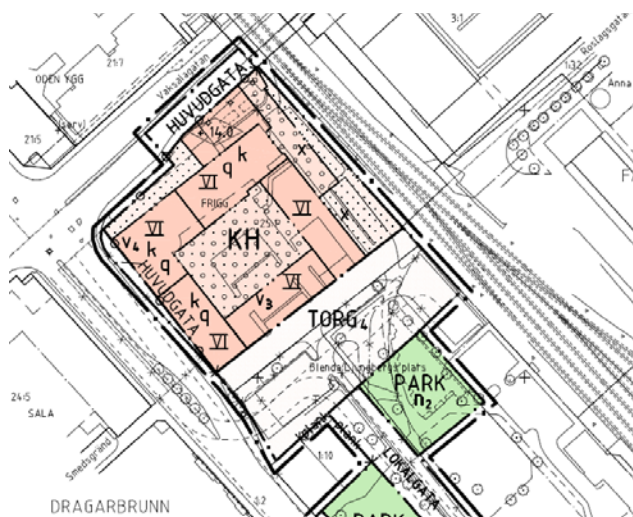
När den underliggande detaljplanen, Bussterminal vid Uppsala C togs fram 2006 fastställde man den inflyttade gränsen för byggrätten för att få mer utrymme för busstrafik, inlastning och ett torg framför Stadshuset. Dessutom lade man till en byggrätt mot Vaksalagatan för att kunna bygga till med en kommunfullmäktigesal. Byggrätten ligger därmed i linje med den befintliga gaveln vid Kungsgatan. Detaljplanen innebar även att man tog bort byggrätten för den fullmäktigesal mot gården som fanns med i bröderna Ahlséns tävlingsförslag.



Detaljplanen från 1966 som möjliggör en utbyggnad av det ursprungliga förslaget. Stadshusets nuvarande läge är skrafferat och röd linje visar var byggrätten slutar idag.



Utdrag ur detaljplan för Uppsala central, Östra stationsområdet. Området med Stadshuset undantogs i antagandet.



Utdrag ur den underliggande detaljplanen med byggrätt mot Vaksalagatan.

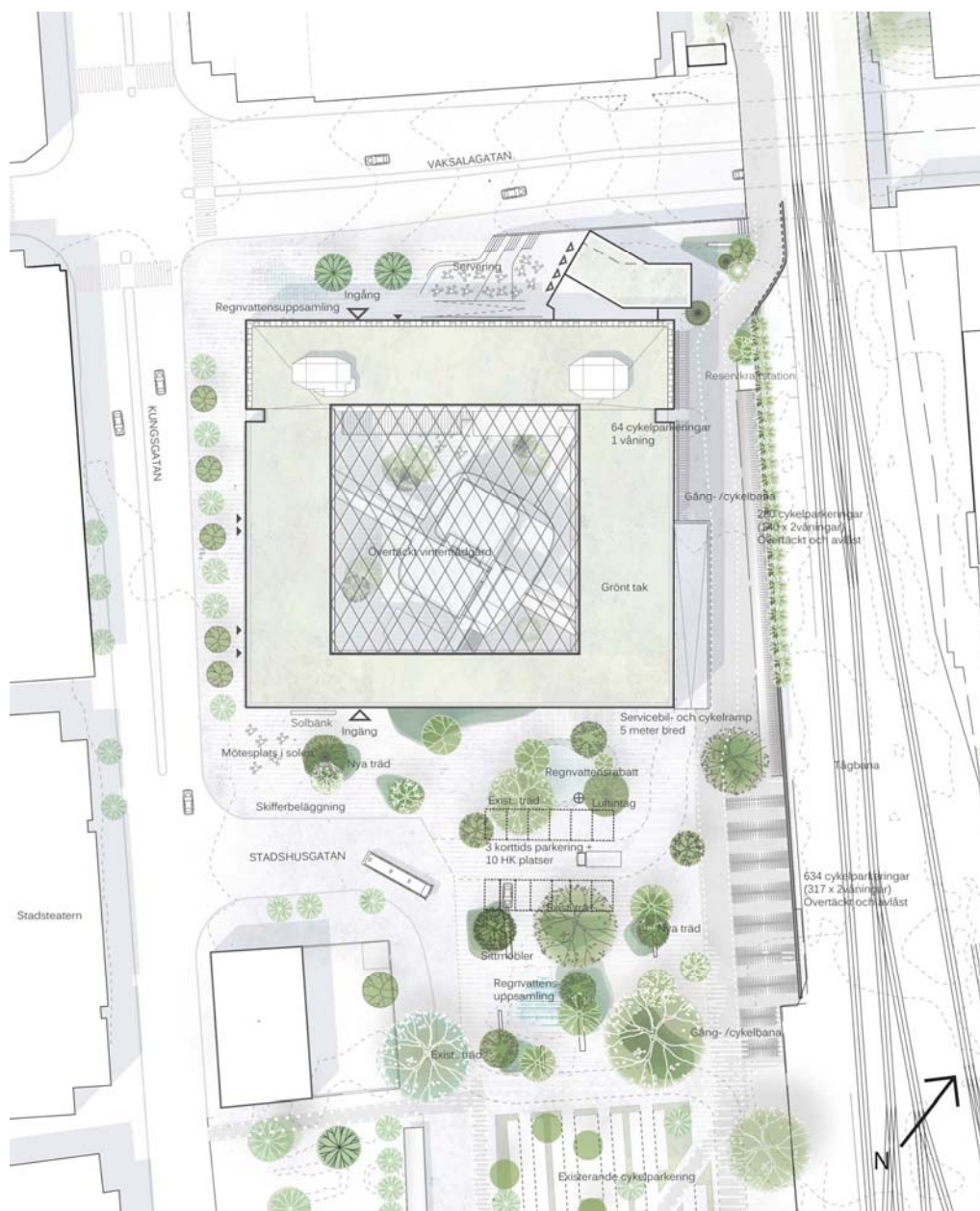
Tävlingen och det vinnande förslaget

Uppsala kommun genom Förvaltningsfastigheter AB, FFAB, bjöd i februari 2016 in fem arkitektteam till en projekttävling om utformning av ett nytt stadshus i Uppsala. Tävligen var en inbjuden projekttävling som föregicks av en prekvalificering. Tävligen omfattade även gestaltning av markområdet närmast Stadshuset. Efter avslutad bedömning kom juryn fram till att förslaget "Fröja Ånyo" är det som mest övertygande förenar funktionella krav och arkitektonisk kvalitet. Det vinnande förslaget är utfört av Henning Larsen Architects i samarbete med SLA (Stig L. Andersson Landskapsarkitekter) och Tyréns.

Förslaget innebär att nya byggnadsvolymer adderas så att kvarteret sluts och får fasader i sex våningar åt alla fyra sidor. På den kvadratiske gården som bildas uppförs en fristående skulptural byggnad som innehåller mötesrum. Hela gården täcks med ett glastak. Mot Vaksalagatan föreslås en tillbyggnad som innehåller en restaurang. En ny huvudentré placeras mot Resecentrum mittemot befintlig entré så att ett tydligt stråk genom byggnaden bildas.

Förslaget har lyckats väl med att integrera en påbyggnad mot Kungsgatan genom att riva en del av fasaden och ersätta den med ett indraget parti som fungerar som en spalt mellan gammalt och nytt. Det finns också en tydlig vertikal avslutning av det befintliga huset genom att fasaden i sandsten fortsätter runt hörn fram till den nya entrén mot Resecentrum.

Mot Resecentrum föreslås en generös och representativ entréplats som är grön och välkomnande. Här finns även plats för besökare att angöra med cykel och bil. Även entréplatsen mot Vaksalagatan är utformad med omsorg och ger utrymme för en uteservering på terrasserna intill den nya restaurangdelen. Gående kan passera på utsidan av tillbyggnaden, på terrassen längs med Vaksalagatan.



Situationsplan som visar Stadshuset med omgivande mark, illustration av Henning Larsen Architects. Observera att reservkraftverket är felplacerat i illustrationen. Det ska istället placeras i planområdet sydöstra hörn, mot järnvägen. Situationsplanen som även omfattar kommunens mark är under framtagande och kommer att bearbetas vidare fram till bygglovskedet. Observera att norr inte är uppåt i denna illustration.



Vy från Kungsgatan söderifrån, illustration av Henning Larsen Architects



Vy från Kungsgatan norrifrån, illustration av Henning Larsen Architects



Vy från terrassen på befintligt hus, illustration av Henning Larsen Architects



Sektion genom byggnaden, illustration av Henning Larsen Architects

Utformning av tillbyggnaderna, planbestämmelser som läggs till och tas bort

Det utbyggda Stadshuset ska som helhet utformas som en högkvalitativ märkesbyggnad vilken syns på långt håll från Vaksalagatan och Kungsgatan. Fasaden mot sydost ska vara en värdig avslutning på det avlånga stationsområdet. Denna sida av Stadshuset är det som möter besökare och Uppsalabor som kommer från Resecentrum i riktning mot centrum. En planbestämmelse införs för att säkra den arkitektoniska kvaliteten och styra så att tillbyggnaderna utformas med respekt för den ursprungliga byggnaden.

Tillägget ger möjlighet till en byggrätt på gården som tar hänsyn till emaljkonstverket på den södra fasaden och den utskjutande Kommunstyrelsesalen. Över hela gården ges möjlighet att uppföra ett genomsiktligt tak så att det bildas en ljusgård med inomhusklimat. För att möjliggöra det vinnande tävlingsförslaget införs även en bestämmelse om att påbyggnaden mot Kungsgatan får kraga ut en meter över gata. Bestämmelsen om att marken på gården inte får bebyggas utgår.

Den underliggande planen ger möjlighet att bygga till mot Vaksalagatan samtidigt som den fasaden bedöms som den mest värdefulla och har skyddsbestämmelser. En tillbyggnad här bör ske med stor respekt för den befintliga byggnaden. Tillägget till planen tar bort en del av byggrätten närmast Vaksalagatan för att möjliggöra en passage för gående men ger möjlighet att kraga ut med byggnaden över passagen.




Utsikt från UKK:s foajévåning mot Uppsalas siluett med slottet och domkyrkan. Det befintliga Stadshuset är markerat med vit kontur.


Från Uppsala Konsert och Kongress (UKK) upphöjda foajévåning kan Uppsalabor och besökare ta del av utsikten mot Uppsalas klassiska siluett med slottet, Carolina och domkyrkan. Då Stadshuset ligger mitt i denna siktsektor måste höjden på Stadshuset begränsas så att utsikten bevaras. För att säkerställa detta ersätts bestämmelsen om våningsantal med bestämmelsen om nockhöjd. Höjden +28,7 motsvarar nockhöjden på den befintliga huskroppen mot Vaksalagatan. Där finns även två installationsutrymmen med en nockhöjd på +30,99 vilka är en del av den ursprungliga byggnaden. Planbestämmelsen klargör att dessa får överskrida nockhöjden. På de nya delarna begränsas nockhöjden till +28,5 meter. Dessa höjder ger möjlighet till sex våningar kontor och en byggnad som är cirka 22 meter hög. Markhöjden är cirka +6,5 meter omkring Stadshuset.

Bestämmelserna om arkader utgår eftersom utgångspunkten för om- och tillbyggnationen är att göra en bottenvåning som är inomhus. Det är dock viktigt att byggnaden öppnar sig utåt och därför tillkommer en bestämmelse (v_2) att det ska finnas genomgående entréer mellan ljusgården och omgivande gator.

Följande bestämmelser utgår:

- v_1 ————— Högsta antal våningar
- v_3 ————— Arkad i bottenvåningen
- v_4 ————— Arkad får finnas
-  Marken får inte bebyggas men byggas under med körbart bjälklag

Följande bestämmelser tillkommer:

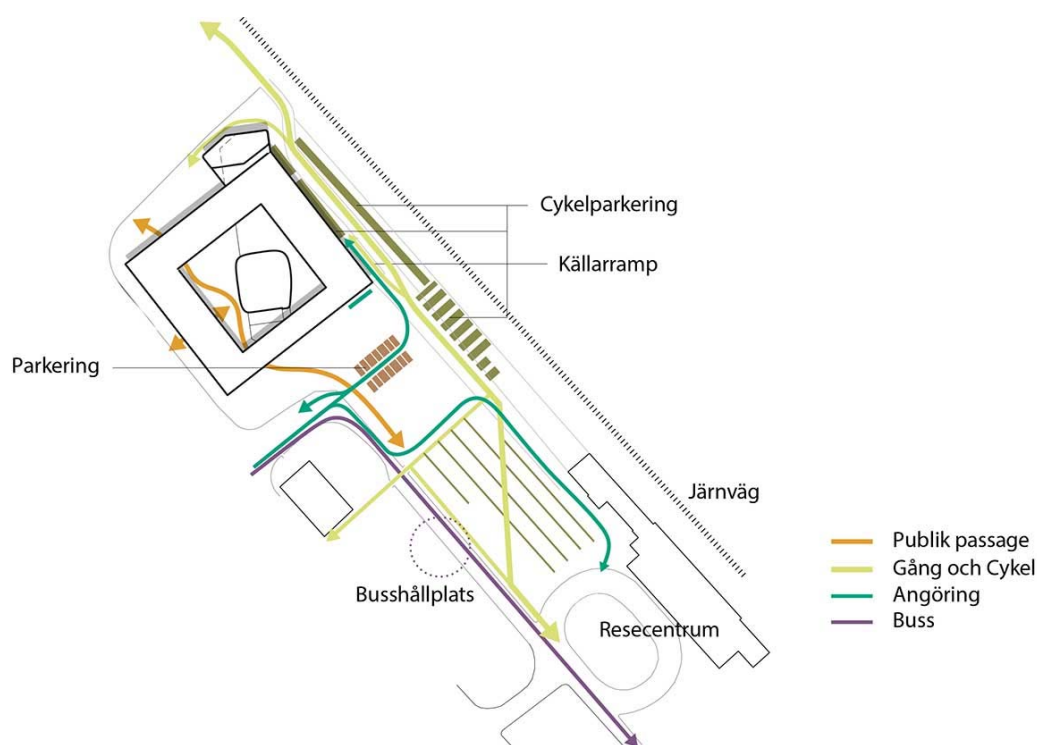
-  Högsta nockhöjd i meter över nollplanet. Byggnadens ursprungliga installationsutrymmen får överskrida denna höjd.

- f** Tillbyggnaden ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet och med respekt för befintlig byggnad.
- V₁** Ljusgård med genomsiktligt tak. Inom ljusgården får en byggnad uppföras som tar hänsyn till upplevelsen av befintlig fasad med emaljkonstverk och utkragande glaspartier.
- V₂** En genomgående entré ska finnas mellan gata och ljusgård.
- V₅** Byggnaden får kraga ut över x-området längs med Vaksalagatan. Fri höjd ska vara minst 3 meter.
- V₆** Byggnaden får kraga ut högst 1 meter över gata på våning 3-5 trappor.

Trafik och tillgänglighet

Angöring

Större delen av angöringen för nyttofordon, inklusive avfallsfordon, kommer att ske i det befintliga garaget under Stadshuset. I enlighet med det vinnande tävlingsförslaget kommer också garagerampen att flyttas så att den ligger dikt an den nya byggnadskroppen mot järnvägen, samt att golvet i garaget kommer att sänkas för att kunna rymma större fordon. Kompletterande angöring kan ske vid Stadshusets nya fasad mot resecentrum. Utfartsförbudet mot Kungsgatan från underliggande detaljplan fortsätter att gälla.



Flödesschema som visar trafikrörelser och angöring till Stadshuset. Schemat är gjort av Henning Larsen Architects.

Mobilitet och parkering

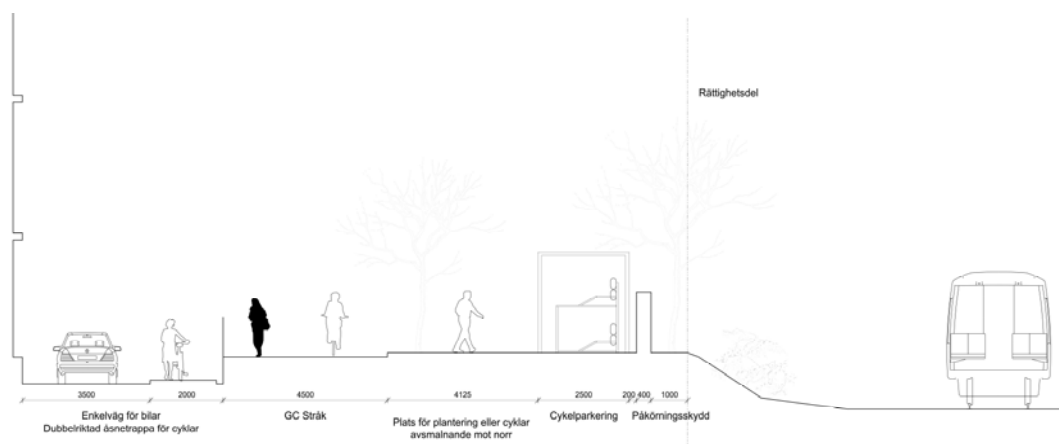
Mellan Stadshuset och järnvägen går ett av Uppsalas mest använda gång- och cykelstråk, här rör sig dagligen cirka 5 000 cyklister. Garagerampens nya läge gör att korsande trafikrörelser mellan cyklister, gångtrafikanter och motorfordon undviks. Dessutom kan ytan mellan Stadshuset och järnvägen

disponeras på ett bättre sätt vilket möjliggör att gång- och cykelbanan kan breddas till 4,5 meter för att förbättra framkomligheten. Det säkerställs också att passagen är tillgänglig för allmänheten, genom att bestämmelsen x i den underliggande planen behålls. Tillägget innebär dock att utbredningen av x-området justeras utifrån garagerampens nya läge.

Tillägget innebär också att en allmän och tillgänglig passage på kvartersmark säkerställs mellan tillbyggnaden i norr och Vaksalagatan. Det är viktigt att det går att röra sig runt Stadshuset, bland annat för att passagen mellan järnvägen och byggnaden inte ska upplevas som en avskild baksida, och för att cykelparkeringarna kan kunna nås från flera håll. Denna passage avses för fotgängare eftersom cyklister inte kommer vidare på Vaksalagatan härifrån. Däremot är det möjligt att leda sin cykel här.

 Byggnad får inte uppföras

x Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gång- och cykeltrafik



Sektion genom garageramp, gång- och cykelbana, cykelparkeringar och järnvägsspår. Sektionen är utförd av Henning Larsen Architects.

I det om- och tillbyggda Stadshuset kommer cirka 1 500 personer att arbeta, vilket genererar ett behov av parkering för cykel och bil. Enligt Uppsala kommuns parkeringstal ska parkeringsbehovet tillgodoses på egen mark. Olika mobilitetsåtgärder kan vidtas för att minska behovet av bilparkeringar.

Verksamheten i Stadshuset beräknas generera ett behov av cirka 500 cykelparkeringsplatser, varav cirka 250 platser kan ordnas med cykelställ i två våningar på marken mellan Stadshuset och järnvägen, se illustraton ovan. Utöver detta planeras den befintliga källaren utökas mot nordost så att resterande 250 cyklar kan parkeras där. Inom resecentrumområdet finns idag allmän parkering för cykel. Här kan ytterligare cykelparkeringar ordnas för att kunna samutnyttjas med det behov av besöksparkeringar som Stadshuset genererar, till exempel genom att också här uppföra cykelställ i två våningar.

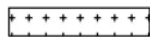
För att möjliggöra en utökning av det befintliga garaget får hela området fram till fastighetsgränsen mot järnvägen byggas under med körbart bjälklag. Detta regleras med en n-bestämmelse, samt att garage också får byggas under den mark som är betecknad med plus, se nedan. Bestämmelsen som reglerar underbyggd mark i den underliggande planen utgår och ersätts av n-bestämmelsen.

Kommunen har höga ambitioner gällande den andel resor som ska göras med cykel, och det är därför viktigt att uppmuntra och göra det bekvämt för de som arbetar i Stadshuset att cykla. Till exempel tillåts tak över cykelparkeringen så att den blir väderskyddad. Cykelställen bör gestaltas som en helhet tillsammans med den mur som ska uppföras som urspårningsskydd längs järnvägen, se mer under

rubriken *Hälsa och säkerhet*. Cykelparkeringarna ska också kunna nås via en personalentré på denna sida av kvarteret. Tak tillåts också över garagerampen.

Följande bestämmelser tillkommer:

n₄ Marken får byggas under med körbart bjälklag.



Marken får endast bebyggas med skärmtak över cykelställ och nedfartsramp.

Cirka 50 bilparkeringar ryms i den befintliga källaren. Det relativt låga antalet utgår från att verksamheten har gemensamma tjänstebilar. Utöver detta kan ett tiotal besöksparkeringar anordnas i markplan på kommunens mark söder om Stadshuset. Här är det viktigt att parkering för rörelsehindrade prioriteras.

Hälsa och säkerhet

Risk för olyckor

Planområdet ligger vid järnvägen (Ostkustbanan), som bland annat är en transportled för farligt gods. När den underliggande detaljplanen togs fram hanterades risk för olyckor med farligt gods på ett annat sätt än idag. Det var då möjligt att förlägga byggrätter närmare än 30 meter från järnvägen. Den underliggande detaljplanen saknar bestämmelser om säkerhet men planbeskrivningen anger information om att ventilationen bör kunna stängas av snabbt vid eventuell olycka och att byggnaden ska utformas så att den kan utrymmas på ett säkert sätt. Tillägget kommer att medge ytterligare byggrätt som ligger inom riskområdet vilket gör att bestämmelser om säkerhet införs.

En riskutredning har tagits fram i samband med planarbetet (Briab 2015-04-13, reviderad 2016-12-22, version 7). Den visar att risknivån är förhöjd inom planområdet, både för den befintliga byggnaden, för de outnyttjade byggrätterna i den underliggande detaljplanen och för den utökade byggrätten på gården. Den befintliga gaveln mot järnvägen står cirka 22 meter från närmsta spår. Den outnyttjade byggrätten mot Vaksalagatan i den underliggande planen ligger cirka 17 meter från närmsta spår och den outnyttjade byggrätten som har sin långsida mot järnvägen ligger mellan 22 och 25 meter från närmsta spår. De risker som planområdet utsätts för gäller risk för urspårning av tåg, vilket kan leda till kollision med den befintliga byggnaden och den framtida tillbyggnaden. Om tåget transporterar farligt gods kan konsekvenserna av en olycka bli än mer omfattande. Resultaten från beräkningarna i utredningen visar att säkerhetshöjande åtgärder måste vidtas för att kunna uppföra ny bebyggelse inom planområdet.

För att reducera risknivån till en acceptabel nivå för de outnyttjade byggrätterna i den underliggande planen, för den befintliga byggnaden, samt för den utökade byggrätten, ska åtgärderna nedan vidtas.

- Byggnaderna inom planområdet ska skyddas med hjälp av ett påkörningsskydd (mur) som uppförs mellan järnvägen och byggnaderna. Påkörningsskyddet ska uppföras minst en meter från Trafikverkets fastighetsgräns så att muren kan underhållas från egen mark. Påkörningsskyddet ska också uppföras minst 5 meter från närmsta spår (räl), eller närmsta del av järnvägen som kan föra högspänning. Detta för att uppfylla elsäkerhetskraven.
- Byggnader ska utformas med möjlighet till nödavgång av tilluftsventilation.
- Byggnader som är belägna inom 43 meter från järnvägen ska ha minst en utgång i riktning bort från järnvägen. Samtliga som vistas i dessa byggnader ska ha möjlighet att utrymma genom en sådan utgång.

- Byggnader belägna inom 43 meter från järnvägen utförs med fasader (i riktning mot järnvägen) så att de klarar strålningsnivåer upp till 20 kW/m² under minst 30 minuter. Fönster i fasader som vetter mot järnvägen ska uppfylla motsvarande funktionskrav och endast vara öppningsbara för underhåll. Det kan exempelvis uppnås genom ett utförande i laminerat glas. Balkonger får ej placeras i riktning mot järnvägen.
- Verksamhet mellan järnvägen och byggnader bör inte uppmuntra till stadigvarande vistelse. Icke stadigvarande vistelse är exempelvis gång- och cykeltrafik och parkering.

Följande bestämmelser tillkommer:

- m** Påkörningsskydd ska uppföras. Skyddet ska placeras minst en meter från fastighetsgräns, och hålla en hög arkitektonisk kvalitet.
- b₁** Utrymning från byggnader ska kunna ske i riktning bort från järnvägen.
- b₂** Byggnader ska utformas med möjlighet till nödavstängning av tilluftsventilation.
- b₃** Fasad som vetter mot järnvägen ska utföras i obrännbart material. Glas i fönster som vetter mot järnvägen ska utföras så att de klarar påfrestningar såsom tryck och värme. Dessa fönster får ej vara öppningsbara.

Påkörningsskyddets egenskaper och längd bestäms bland annat av hur nära järnvägen det placeras, vilken hastighet tågen färdas med, tågens längd och tågens urspåringsvinkel. Skyddet dimensioneras efter de norrgående tågen på spåret närmast Stadshuset (tågen går i vänstertrafik). Utredningen föreslår att skyddet placeras 8,6 meter från järnvägen. Sammantaget innebär detta att muren måste sträcka sig längs planområdet och ytterligare 38 meter söderut för att skydda mot eventuell urspårning.

Utredningen visar vidare att risken är mycket liten för att södergående tåg ska spåra ur inom planområdet eftersom tågens urspåringsvinkel här snarare får till följd att tåget spårar ut över Vaksalagatan först. Urspårning av södergående tåg på det bortre spåret är inne heller sannolikt då de närmare spåren fungerar som en barriär, med samma effekt som så kallade skyddsräler. Detta betyder att påkörningsskyddet inte behöver löpa hela vägen norrut längs planområdet, för att skydda hela byggnaden, inklusive tillbyggnaden mot Vaksalagatan. Muren kan istället sluta där gång- och cykelbanan svänger av mot Vaksalaviadukten, se illustration nedan.

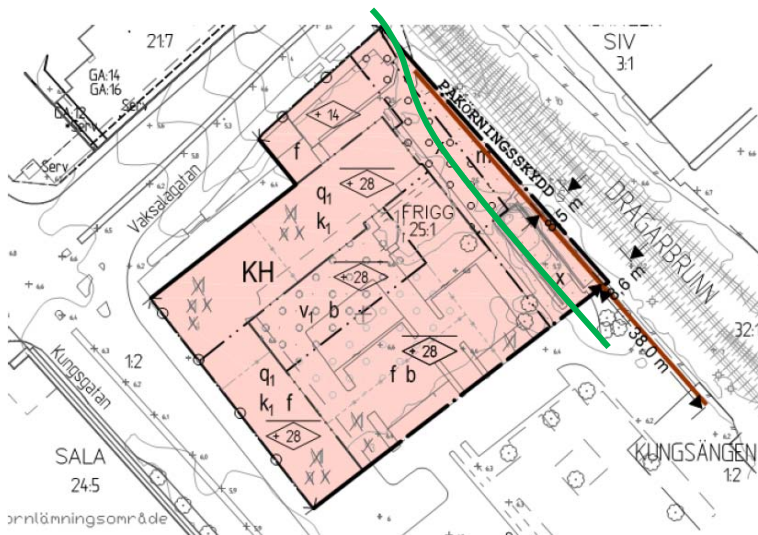


Illustration som visar läge och längd för det påkörningsskydd som ska uppföras mot järnvägen med mörkröd markering. Illustrationen är framtagen av Briab och ritad på den plankarta som togs fram i samrådsskedet. Grön linje visar gång- och cykelbanans ungefärliga läge i förhållande till muren.

Det är viktigt att rummet mellan Stadshuset och järnvägen upplevs som tryggt och inbjudande för de cyklister och fotgängare som rör sig där. Påkörningsskyddet ska därför hålla en hög arkitektonisk kvalitet, vilket till exempel kan uppnås genom konstnärlig utsmyckning. Muren beräknas bli mellan 1,5 och 1,8 meter hög, och bör gestaltas som en helhet tillsammans med cykelställen i två våningar. Då muren och cykelparkeringarna blir höga är det viktigt att skapa utblickar mot omgivningen. Detta kan till exempel göras genom öppningar i muren på några ställen. Öppningarna får dock vara maximalt 1,2 meter breda för att funktionen som påkörningsskydd inte ska minska.

Luft

Den utökade byggrätten inåt kvarteret bedöms inte påverka luftkvaliteten på de omgivande gatorna.

Översvämningsrisk

Planområdet ligger delvis inom område med stor sannolikhet för översvämning i ett 100-årsperspektiv. Denna information finns inte med i den underliggande detaljplanen. Enligt den kartering som MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, tog fram 2013 kan området då komma att översvämmas 0–0,5 meter över marknivån. Elinstallationer eller andra viktiga anläggningar för husets drift som kan ta skada av översvämningar ska förläggas över översvämningsnivån alternativt placeras i vattensäkert utrymme. Detta gäller även viktiga anläggningar för verksamheten såsom dataserverar.



Karta som visar översvämningsrisk vid 100-årsflöde
MSB kartering 2013

Teknisk försörjning

Dagvatten

Planområdet är hårdgjort idag och ett genomförande av tillägget till detaljplanen bedöms inte öka dagvattenflödet. Det finns dock goda möjligheter att fördröja dagvattnet på de nya taken genom val av takmaterial och planteringar på taken. Dessutom ska byggnadsmaterial som innehåller PVC, koppar och zink undvikas. Dessa åtgärder kan förbättra statusen för Fyrisån samt minska risken för översvämning i ledningsnätet.

El

En ny nätstation kan komma att behövas för att försörja det utbyggda Stadshuset. Denna kan placeras inne i byggnaden.

Då kommunens ledningsfunktioner ska finnas i Stadshuset möjliggörs en reservkraftstation med tillhörande dieseltank under mark mellan järnvägen och Stadshuset. Stadshuset kan då försörjas med el vid

ett eventuellt strömavbrott. Kraftstationen får uppföras i en våning med en maximal byggnadshöjd på 10,0 meter över nollplanet vilket motsvarar cirka 3 meter över mark. Den ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet och integreras med urspårningsskyddet.

Följande bestämmelser tillkommer:



Högsta byggnadshöjd i meter över nollplanet.

TILLÄGGETS GENOMFÖRANDE

Organisatoriska åtgärder

Ansvarsfördelning

Byggherren ansvarar för utbyggnad på kvartersmark.

Huvudmannaskap

I planområdet ingår endast kvartersmark.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal ska upprättas och föreligga innan planen antas av kommunen. Specifika delar i planen som har betydelse för genomförandet ska ingå i avtalet.

Tekniska åtgärder

Utredningar inför bygglovsprövning

Byggherrarna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovprövningen.

Byggskedet

En riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna bör göras innan byggstart. Den bekostas av byggherren. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar ligger det i byggherrens eget intresse att vidta åtgärder mot byggrelaterade skador.

Ledningar

Ledningsägare inom planområdet enligt Ledningskollen i november 2015:

- Vattenfall Eldistribution AB,
- Vattenfall Värme AB, ledningar för fjärrvärme och fjärrkyla
- Borderlight, fiberkabel
- Uppsala kommun, gatubelysning
- Uppsala kommun, trafiksignaler
- Uppsala kommun, fiberkabel
- Uppsala universitet, data- och telekablar
- Skanova, teleledningar

Det kan finnas ytterligare, av plan- och byggnadsnämnden okända, ledningar som berörs av detaljplanen. Det åligger byggherren att undersöka om ytterligare ledningar finns.

Det påkörningsskydd i form av en mur som ska uppföras en meter från fastighetsgränsen mot spårområdet måste placeras med hänsyn till läge för befintliga ledningar. Även utbyggnad av det befintliga garaget kan komma att påverka befintliga ledningar. Ledningar kan komma att behöva flyttas till följd av ett genomförande av detaljplanen, och om så är fallet bekostas detta av byggherren.

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

Ekonomiska åtgärder

Ledningar

Kostnader för flytt av ledningar regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare. Om det inte finns avtal är det fastighetsägaren som bekostar flytten.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder, som är en förutsättning för planens genomförande. Fastighetsindelingsbestämmelserna (Tomtindelning akt 0380-45/DR25) fyller inte längre någon funktion varför de tas bort.

Följande bestämmelse tillkommer:

Gällande fastighetsindelingsbestämmelser inom området, fastställd som tomtindelning inom kvarteret Frigg, akt 0380-45/DR25, som vann laga kraft 1968-12-11 upphävs.

Officialservitut i akt 0380-2009/202.1, avseende rätt att använda Dragarbrunn 32:1 som gång- och cykelväg för allmänheten, bör ändras så att rättigheten tillkommer en gatufastighet som förmån. Vidare bör motsvarande rättighet (gång- och cykelväg för allmänheten) belasta fastigheten Dragarbrunn 25:1 till förmån för gatufastigheten.

För att skydda byggnaderna inom fastigheten krävs att ett påkörningsskydd i form av en mur uppförs längs järnvägen. Mellan Stadshuset och järnvägen kan muren uppföras på kvartersmark, men då muren också behöver sträcka sig 38 meter söderut, måste den i detta läge uppföras på allmän plats. Detta regleras i avtal mellan fastighetsägaren och kommunen.

TILLÄGGETS KONSEKVENSER

Nollalternativ

Ett nollalternativ innebär att den underliggande planen fortsätter att gälla, vilket får till följd att det blir mindre tillskott av kontorslokaler och färre personer som kan arbeta i ett centralt läge. Ett nollalternativ innebär även mindre flexibilitet i utformingen, och möjligheten att skapa en stor och sammanhängande bottenvåning försvinner.

Miljöaspekter

Tillägget berör endast en utökning av byggrätten in mot gården samt en mindre ändring av utformnings-, varsamhets- och skyddsbestämmelser. Dessutom hanteras risker vid närhet till järnväg och transport av farligt gods. I den underliggande planen finns dock en byggrätt mot Vaksalagatan som skulle kunna påverka riksintresset för Uppsala stad, siktlinjen i Vaksalagatan mot Carolina Rediviva. Tillägget innebär att genomförandetiden förlängs för denna byggrätt. En siktstudie har tagits fram som

visar att tillbyggnaden är placerad i ett läge där siktlinjen inte kommer att påverkas. Vaksalagatan är betydligt smalare på andra sidan Kungsgatan vilket gör att tillbyggnaden inte kommer att skymma vyn mot Carolina Rediviva.

Ingen betydande miljöpåverkan bedöms ske avseende stadsbilden, kultur- eller naturmiljön och planen förväntas inte leda till någon betydande ökad miljöbelastning.



Foto från Vaksalagatan med tillbyggnaden inritad. Henning Larsen Architects.

TILLÄGGETS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN

Översiktsplan

Tillägget bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner.

Miljöbalken

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

Tillägget berör riksintresse för kulturmiljövården samt järnvägstrafik, Ostkustbanan. Planen innehåller bestämmelser för att säkra kulturmiljövården och hanterar frågan om risker vid järnväg och farligt gods. Tillägget bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 3.

Tillägget berör miljökvalitetsnormerna för vatten enligt miljöbalkens kapitel 5 eftersom dagvattnet rinner mot Fyrisån. Planen innebär en utökad byggrätt på mark som idag är hårdgjord och bedöms därför inte medföra ökat dagvattenflöde som kan försämra statusen på Fyrisån. Tillägget bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 5.

Tillägget berör miljökvalitetsnormerna för luft enligt miljöbalkens kapitel 5 då det är beläget vid Kungsgatan. Planen innebär dock enbart en utökad byggrätt inåt kvarteret och bedöms därför inte försämra luftkvaliteten.

Tillägget ligger inom vattenskyddsområde, yttre skyddszonen enligt miljöbalkens kapitel 7. Under förutsättning att skyddsföreskrifter följs eller att dispens ges är planen förenlig med miljöbalken kap 7.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Uppsala januari 2017

Torsten Livion
Detaljplanechef

Brita Christiansen
Planarkitekt

Jenny Andreasson
Planarkitekt

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden för:

- samråd 2015-11-19
- granskning 2016-12-16

Datum
2017-01-05Diarienummer
PBN 2014-2921

Detaljplan för Kvarteret Frigg. Tillägg till gällande detaljplan för Bussterminal vid Uppsala C, 0380-P2006/29

Utökad planförfarande

GRANSKNINGSLISTA

Myndigheter

Kommunala lantmäterimyndigheten

Länsstyrelsen

Sakägare och boende inom och utanför planområdet

Enligt fastighetsförteckning

Kommunala nämnder, förvaltningar m fl

Miljö och hälsoskyddsnämnden

Räddningsnämnden

Kommunstyrelsen

Intresseföreningar och sammanslutningar

Föreningen Vårda Uppsala

Ledningsägare

Telia Sonera Skanova Access AB

Uppsala Vatten och Avfall AB

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Värme Uppsala AB

Trafik

Trafikverket Region Öst

För allmänhetens kännedom

Kommuninformation

Stadsbiblioteket

För kännedom

Kommunalråd:

Erik Pelling

Marlene Burwick

Politiska partier

Miljöpartiet

Moderata samlingspartiet

Vänsterpartiet

Centerpartiet

Stadsbyggnadsförvaltningen

Bygglov

Namngevingsnämnden