

LÄNSSTYRELSEN UPPSALA
Placeringsavdelning

Ink. 1977-07-07

11 082-1986-77

UPPSALA
KOMMUNSTYRELSE

Ink 77 03. 24.

11 0827/77

BESTÄMMELSER

tillhörande förslag till stadsplan för
KUNGSÄNGSLEDEN, delen Dag Hammarskjölds väg - Kungsgatan,
Uppsala kommun.

Förslaget åskådliggöres å en i december 1976 upprättad och med
Pl 60 03 betecknad karta samt i tillhörande, samtidigt daterad,
planutredning.

§ 1 STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

Specialområden

- Mom. 1. Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som icke
får utfyllas eller överbyggas.
- Mom. 2. Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde som icke
får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras
för broar.
- Mom. 3. Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägs-
trafik och därmed samhörigt ändamål.

§ 2 SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR LEDNINGAR OCH FÖR ALLMÄN TRAFIK

- Mom. 1. Med z betecknad del av järnvägsområde skall hållas till-
gänglig för allmän gatutrafik i ett undre plan till en för
gatutrafiken fri höjd av minst 4.6 meter.
- Mom. 2. Med z¹ betecknad del av järnvägsområde skall hållas till-
gänglig för allmän gatutrafik i ett undre plan till en för
gatutrafiken fri höjd av minst 3.6 meter.

STADSARKITEKTKONTORET

Uppsala december 1976

John Linnaeus

planchef

Tillhör Uppsala kommuns
byggnadsnämnds beslut
1977-02-24 s. 306
betygar:

Inger Stålborg
Inger Stålborg
sekr

Anders Berggren

Anders Berggren

trafikingenjör

Tillhör Uppsala kommunfullmäktiges
beslut den 30 juni 1977 s. 205 A

Ex officio:

Ulf Berggren
Kommunfullmäktiges sekreterare.

Tillhör regeringsens beslut 1978-12-21

Pl 60 03

103176

| |
|--|
| LÄNSSTYRELSEN UPPSALA Planeringsavdelningen |
| Ink. 1977-07-07 |
| 11 082-1986-77 |

| |
|---------------------------|
| UPPSALA KOMMUNSTYRELSE |
| Ink 77. 03. 24. |
| <i>H 827/74</i> |

BESKRIVNING

tillhörande förslag till stadsplan för
KUNGSÄNGSLEDEN, delen Dag Hammarskjölds väg - Kungsgatan,
Uppsala kommun.

Förslaget åskådliggöres å en idecember 1976 upprättad och med Pl 60 03
betecknad karta samt tillhörande, samtidigt daterad, planutredning.

Förutsättningar

Det aktuella området är beläget söder om och i anslutning till det
centrala stadsområdet. Terrängen består väster om Fyrisån av ett täm-
ligen plant höglänt och delvis skogsbevuxet åsparti och öster om Fyris-
ån av en låglänt uppodlad slätt. Den planerade leden föreslås i gränsen
mellan signalregementet och Ulleråkers sjukhus och är inpassad i södra
delen av den skogsbotaniskt skyddsvärda Kronparken. På slätten tangerar
trafikleden södra delen av Kungsängens industriområde.

På ömse sidor om Fyrisån visar preliminära utredningar att geotekniska
problem kan förväntas.

Planområdet berör fyra större markägare, fortifikationsförvaltningen,
landstinget, domänverket och Uppsala kommun.

Bakgrund

Den översiktliga planeringen för Uppsala tätort har i samtliga senare
upprättade översiktsplaner redovisat en öst-västlig vägförbindelse
över Fyrisån söder om Islandsbron. De förslag till trafikledsnät som
därvid framlagts har haft som viktig målsättning att avlasta övergri-
pande trafik vid cityområdet. Den exploatering för bostäder och industri
som pågår eller står i begrepp att påbörjas i Göttsunda, Sävja och
Fyrislund medför att kommunikationsbehovet över Fyrisån starkt kommer
att öka under de närmaste åren. Islandsbron och angränsande gator är
redan nu tidvis överbelastade. Om inte en ny sydlig broförbindelse till-
skapas kommer speciellt Islandsbron men även stadskärnans gatunät i
övrigt att få vidkännas en betydligt högre trafikbelastning med konse-
kvenser för såväl miljö, trafiksäkerhet som framkomlighet.

rade i en första remissbehandling omfattande sex alternativa förslag till sträckning. Efter utvärdering baserad på de inkomna yttrandena reducerades alternativen till ett söder om och ett norr om Ulleråker, för vilka alternativa utredningsskisser i plan och profil utarbetades. Med dessa utredningsskisser och tidigare inkomna yttranden som underlag beslöt byggnadsnämnden 12 augusti 1971 att förslag till stadsplan skulle utarbetas endast för det norra alternativet d v s för en trafikled mellan Vårdsätravägen och Kungsgatan och i ett läge i gränsen mellan Ulleråker och signalregementet.

Ett stadsplaneförslag, Pl 60 0, upprättades i enlighet härmed och remitterades till berörda myndigheter under våren 1972. Under 1972 gjordes även en utredning av de ekonomiska konsekvenserna för hamnen med en fast resp rörlig bro i leden samt en teknisk-ekonomisk jämförelse av alternativa sträckningar norr resp söder om avloppsreningsverket.

Efter sammanfattande utvärderingar baserade på inkomna remissvar och utredningar befanns det lämpligt att vidta vissa ändringar beträffande vägens sträckning och standard.

I det härefter presenterade stadsplaneförslaget, Pl 60 02, avvägdes på nytt de olika intressena som finns i planområdet och planelementen jämkades på sådant sätt att förutsättningar för en godtagbar balans dem emellan syntes tillgodosedd.

Efter sedvanlig remissbehandling, utställning och antagande överlämnades förslaget av kommunen till länsstyrelsen med en hemställan om att fastställelsen skulle prövas av regeringen.

Regeringen lämnade begäran om fastställelse utan bifall med motiveringen att en utbyggnad av leden i den omfattning som planförslaget redovisade inte längre syntes aktuell samt att ytterligare redovisning av alternativa sträckningar erfordrades.

Kommunstyrelsen uppdrog 1976-08-23 åt byggnadsnämnden att utarbeta ett planförslag som ansluter till regeringsbeslutet.

Utformning

Stadsplaneförslaget omfattar utbyggnad av en trafikled i Vårdsätravägens förlängning från Dag Hammarskjölds väg till Kungsgatan, söder om reningsverket och med öppningsbar bro över Fyrisån.

Trafikleden har efter de direktiv som givits av kommunstyrelsen för att begränsa intrånget i Kronparken i utredningsplanen utformats med en tvåfältig körbana om 7.0 m och vägrenar 2 x 1.0 m samt med signalreglerade plankorsningar. I stadsplaneförslaget har dock, för att kunna öka trafiksäkerheten, utrymme reserverats så att 2.0 m breda vägrenar kan anläggas.

Öster om Dag Hammarskjölds väg nedschaktas trafikleden 3-4 m under markplanet för att begränsa trafikbullerutbredningen och möjliggöra planskilda korsningar för gång-, cykel- och busstrafik. Längs trafikleden utbygges en 3.0 m bred separat gång- och cykelväg.

Busshållplatser anordnas vid Dag Hammarskjölds väg och längs trafikleden vid den befintliga vägen mellan S 1 och Ulleråker och söder om reningsverket. Vägen mellan S 1 och Ulleråker (Lägerhyddsvägen) bibehålles som bussväg på bro över Kungsängsleden. En omläggning av vägen erfordras på delen norr om radhusen.

Övriga föreslagna planskilda förbindelser tvärs Kungsängsleden är en tunnel för gång- och cykeltrafik vid Rosendalsskolan, en GC-tunnel öster om Dag Hammarskjölds väg samt underfart för Ulleråkersvägen och för GC-vägar väster och öster om Fyrisån. Tvärförbindelsen öster om Fyrisån utformas så att transporter från reningsverket till slamtorkbäddarna söder om trafikleden kan utnyttja denna underfart. Vid Kungsgatan föreslås en plankorsning för gång- och cykeltrafik, utrymme finns dock för en underfart. GC-trafiken längs Kungsängsleden föreslås planskilt korsa Dag Hammarskjölds väg.

För att förhindra obehörig gångtrafik på leden, framförallt med tanke på närheten till Ulleråkers sjukhus, föreslås att stängsel uppsättes utmed leden på sträckan Dag Hammarskjölds väg - Fyrisån.

Planförslaget är utformat med förutsättning att bron över Fyrisån kan utformas som klaffbro i enlighet med den rekommendation VBB ger i sin utredning om broutformningen.

Av främst estetiska skäl föreslås att leden på avsnittet mellan åsen och Fyrisåns östra sida läggs på ett pelardäck.

Trafikledens tekniska standard medger en skyltad hastighet av 70 km/timme.

Marken norr om leden i anslutning till avloppsverket föreslås reserverad för en eventuell framtida expansion av avloppsreningsverket. I avvaktan på detta kan området kvarligga som jordbruksmark eller användas för upplagsändamål eller dylikt.

Funktion

Biltrafik

Kungsängsledens funktion är att avlasta stadskärnans gatunät, framförallt Islandsbron, från trafik mellan de västra och östra stadsdelarna på ömse sidor om Fyrisån.

I planutredningen för alternativa sträckningar för Kungsängsleden redovisas att den förväntade trafikbelastningen på Kungsängsleden kan beräknas uppgå till ca 20 000 fordon/dygn år 1985, eller annorlunda uttryckt att ca hälften av trafiken över Fyrisån söder om Nybron skulle välja Kungsängsleden.

Andelen trafik som kommer att välja Kungsängsleden är dock beroende av trafikledens utformning och allmänna attraktion. Med avseende härpå har den i förhållande till föregående stadsplaneförslag begränsade standarden för leden flera negativa följdverkningar.

Den smala sektionen, 9,0 m vägbana vilket skall jämföras med Vårdsättravägens 13,0 m och den fyr-fältiga 24 m breda fortsättningen av Kungsängsleden till Gnista trafikplats, innebär försämrade omkörningsmöjligheter och lägre säkerhet. Omkörningsproblem kommer särskilt att uppstå i uppforsbacken väster om Fyrisån där något särskilt krypfält för tunga fordon ej finns.

Vidare innebär plankorsningen med Dag Hammarskjölds väg att den korsningen stundtals blir överbelastad. Den förväntade trafikbelastningen kommer under högtrafiktid att överskrida korsningens kapacitet med växande köer och ökade fördröjningar som följd. Trafikledens attraktion minskar härmed och en större andel av trafiken väljer alternativet Islandsbron vilket medför ökad trafikbelastning såväl på denna bro som på tillfartsgatorna bl a Sjukhusvägen och Norbyvägen.

Kollektiv trafik

Trafikleden kommer framförallt att utnyttjas för bussförbindelser mellan de stora bostads- och industriområdena på ömse sidor om Fyrisån. I första hand kommer trafiken att upprätthållas med sk S-bussar, dvs snabbusslinjer med relativt få hållplatsställen. Hållplatser föreslås dels vid Dag Hammarskjölds väg, dels på sträckan under S 1 och Ulleråker och dels söder om reningsverket.

Under diskussionerna kring Kungsängsleden har bl a framförts alternativet "enbart bussled" varvid AB Uppsalabuss framhöll att det bästa

alternativet för kollektivtrafiken är en attraktiv Kungsängsled för biltrafik emedan stadskärnan då avlastas och utrymme för busstrafik kan vinnas där behovet är som störst.

Plankorsningen med Dag Hammarskjölds väg innebär därför för busstrafiken förutom fördröjningar för de linjer som passerar korsningen även allmänt ökade framkomlighetsproblem i stadskärnan.

Den körbara broförbindelsen tvärs trafikleden mellan Ulleråker och Signalregementet har föreslagits för att upprätthålla den bussförbindelse som går genom och betjänar dessa områden.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik föreslås helt separerad från Kungsängsleden genom att en friliggande gång- och cykelväg utbygges söder om Kungsängsleden längs hela sträckan från Vårdsätravägen till den enskilda vägen vid L. Ultuna. Korsande gång- och cykeltrafik kanaliseras till föreslagna planskilda tvärförbindelser över eller under Kungsängsleden med undantag för ett signalreglerat övergångsställe vid Kungsgatans anslutning.

Mopedtrafik jämställs med cykeltrafik i detta separerade trafiksystem för gång- och cykeltrafik.

Konsekvenser för intilliggande verksamheter

Genom sin förläggning till gränsen mellan S 1 och Ulleråker medför trafikleden endast ett begränsat intrång för nuvarande verksamheter. Trafikleden försvårar inte en framtida ut- och ombyggnad inom Ulleråkers sjukhusområde eller utnyttjande av S 1:s byggnader och övningsområden.

Längs den del av trafikleden som är nedschaktad begränsas trafikbullerutbredningen så att bullret ej är störande vid befintliga vård- och kasernbyggnader. Vid korsningen med Dag Hammarskjölds väg där trafikleden går upp i markplanet erfordras däremot att bullerskyddet förbättras med ca 2 m höga vallar eller plank för att bullernivån utomhus vid barnstuga och närliggande vårdbyggnader skall underskrida av trafikbullerutredningen föreslaget gränsvärde 55 dB(A).

Tillgängligheten till Ulleråker och S 1 förbättras för kollektivresenärer genom att busshållplats anordnas på sträckan mellan S 1 och Ulleråker.

Konsekvenser med avseende på natur- och kulturvårdsintressen

Den planerade leden kommer att inverka på den befintliga miljön vid

passagen av Dag Hammarskjölds väg, Kronparken, åsen och Fyrisån. Detta gäller oavsett var leden förläggs i området mellan Sjukhusvägen och Ultuna. Största möjliga hänsyn har tagits till synpunkter som framkommit vid remissbehandling och samråd med berörda markägare, myndigheter, natur- och kulturvårdare m fl.

Trafikleden är inpassad i södra kanten av Kronparkens norra del och i ett område där skogsbeståndet i huvudsak består av gran. Detaljsträckningen av leden har studerats så att intrång på det skyddsvärda tallbeståndet minimeras. Förutom direkt intrång medför dock trafikleden att stormfällningsriskerna inom området ökar.

För att minska såväl det direkta intrånget som stormfällningsriskerna föreslås totala vägbredden reducerad genom att sektionen i skärning utformas med grunda skåldiken med brant (1:2) bakslänt. Slänterna kräver speciella erosionsförhindrande åtgärder.

Grundvattennivån har vid provborrningar i Kronparken lokaliserats till cirka 20 meter under markytan varför någon sänkning av nivån genom att leden nedschaktas 3-4 meter ej behöver befaras.

Till skydd för grundvattnet måste åtgärder mot oljeföroreningar vidtagas längs trafikleden och oljeavskiljare anordnas vid Fyrisån.

Ur kulturminnessynpunkt gör trafiken intrång vid de före detta underofficersbostadshusen från mitten av 1800-talet där leden passerar så nära att uthusen ej kan stå kvar.

Byggnadskostnader/tidsplan

Anläggningskostnaderna för Kungsängsleden enligt stadsplaneförslaget har exklusive marklösen preliminärt beräknats till 38 milj. kr inklusive cykelled, rörlig bro och pelardäck. Merkostnaden för den rörliga bron och pelardäcket jämfört med fast bro och jordbank beräknas till ca 5.5 milj. kr resp ca 3.8 milj. kr. projektet är statsbidragsberättigat och ingår i av statens vägverk fastställd fördelningsplan för år 1976-1980, och med byggstart år 1978. Byggnadstiden för projektet beräknas till ca 2 år varför trafikleden enligt denna plan kan öppnas för trafik år 1980.

Illustrationsbilaga

För att underlätta bedömning av det framlagda stadsplaneförslaget bifogas som illustrationsbilaga genomförd planutredning för alternativa sträckningar. I planutredningen redovisas närmare förutsättningar och

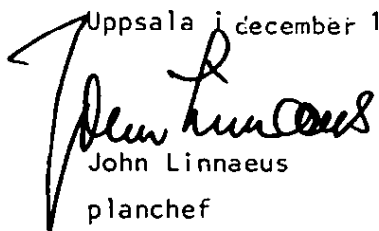
beräkningar avseende trafikfunktion och trafikmängder, trafikledens utformning i plan och profil, trafikbulerutbredning, intrång etc.

Samråd


Under den långdragna planeringsperioden har förutom remissbehandlingar och utställningsförfarande underhandskontakter hållits med ett flertal myndigheter, markintressenter, natur- och kulturvårdare m fl.

STADSARKITEKTKONTORET

Uppsala i december 1976

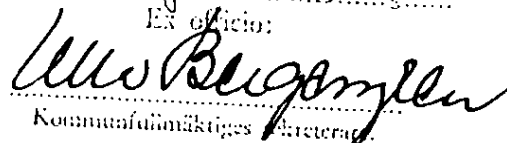

John Linnaeus
planchef

PI 60 03


Anders Berggren
trafikingenjör

Tillhör Uppsala kommuns
byggnadsnämnds beslut
1977-02-24 § 306
betygar:


Inger Stålberg
sekr

Tillhör Uppsala kommunfullmäktiges
beslut den 20 juni 1977 § 205 A
Ex officio:

Kommunfullmäktiges sekreterare

Tillhör regeringens beslut 1978-12-21