

100567

UPPSALA  
KOMMUNSTYRELSE

Ink. 87. 05. 27

SE N 1987: 229

KV SUTTUNG, FJALAR OCH GUGNER M M  
UPPSALA KOMMUN

P1 42 T

FÖRSLAG TILL STADSPLAN

07. 01

08-2-1652-87

## BESTÄMMELSER

### 1 § PLANOMRADETS ANVÄNDNING

#### 1 mom Byggnadskvarter

- a) Med Aq betecknat område får användas endast för allmänt ändamål. Ny byggnad skall utformas så att dess yttre form och allmänna karaktär anpassas till intilliggande stationsbyggnad.
- b) Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.
- c) Med BH betecknat område får användas endast för bostadsändamål och handelsändamål.
- d) Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.
- e) Med J betecknat område får användas endast för industriändamål.
- f) Med Jmh betecknat område får användas endast för småindustri och handel av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenhet med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad.

#### 2 mom Specialområden

- a) Med Tp betecknat område får användas endast för parkeringsändamål.
- b) Med Tpb betecknat område får användas endast för bussuppställning och därmed samhörigt ändamål.
- c) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- e) Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.

## 2 § MARK SOM ICKE ELLER I ENDAST I MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS

1 mom Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.2 mom Med punkt- och ringprickning betecknad mark får underbyggas och användas på sätt som för varje fall provas lämpligt.

## 3 § BYGGNADS UTFORMNING


1 mom På med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger.2 mom På med I, II, III, IV och V betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än respektive 4.0, 7.0, 10.0, 12.5 och 15.0.3 mom På med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

## 5 § UTFARTSFÖRBUD

Utfart får icke anordnas över områdesgräns som även betecknats med ofyllda cirklar.

## STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i oktober 1986 Gäller även efter revidering i mars 1987

Ingvar Blomster  
planchefAnders Berggren  
trafikplanechefTillhör Uppsala kommuns  
byggnadsnämnds beslut  
1987-03-19 § 184  
betygar:Inger Ståhlberg  
sekrTillhör Uppsala kommunfullmäktiges  
beslut den 25 maj 1987 § 131

Kommunfullmäktiges sekreterare

Planen fastställd genom läns-  
styrelsens beslut 1987-10-16.  
Beslutet har vunnit laga kraft.

Marianne Nilsson

UPPSALA  
KOMMUNSTYRELSE  
Ink. 87. 05. 27  
SEN 1987: 227

KV SITTUNG, FJALAR OCH GUGNER M M  
UPPSALA KOMMUN

P1 42 T

FÖRSLAG TILL STADSPLAN

07. 01

080-150 87

BESKRIVNING

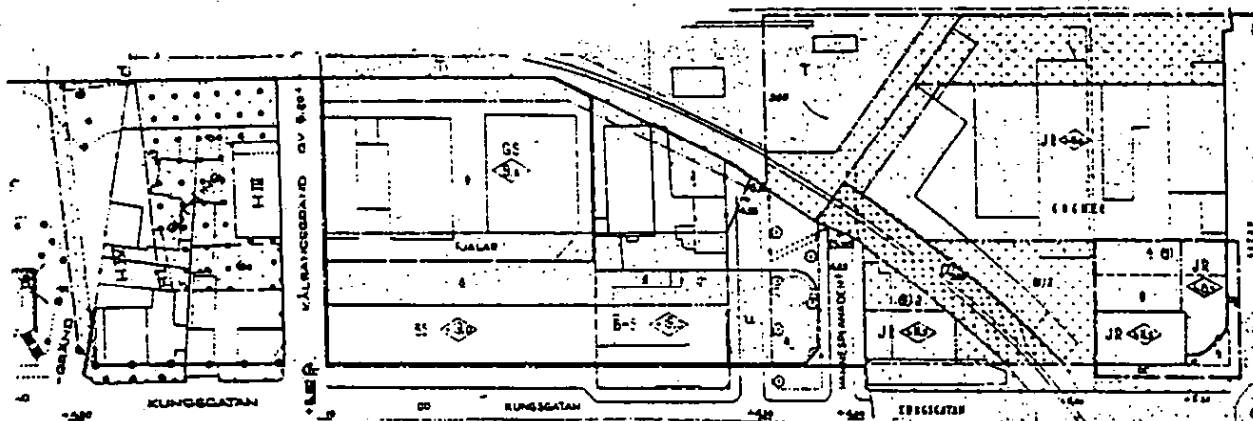
HANDLINGAR

Planförslaget omfattar en med P1 42 T betecknad karta, bestämmelser och beskrivning.

PLANDATA

Lägesbestämning, area

Planområdet omfattar det område av Uppsala stadskärna som begränsas av järnvägen, Strandbodgatan, Kungsgatan en tänkt förlängning av Bäverns gränd samt ett område utmed järnvägen avsett för ny bussterminalbyggnad.



Utdrag ur gällande stadsplaner

PLANERINGS-  
FÖRUTSÄTT-  
NINGAR

Befintliga planer

Inom planområdet gäller stadsplanerna PL 42 F fastställd 1959-10-16, PL 42 M fastställd 1966-12-07, PL 25 E fastställd 1964-06-18; PL 25 D fastställd 1957-02-27, PL 39 fastställd 1939-11-17, PL 39 A fastställd 1948-11-18.

Delar av följande planer ingår i planområdet PL 42 S fastställd 1983-12-30, PL 31 R fastställd 1971-09-08, PL 42 fastställd 1943-09-17, 1880 års stadsplan, PL 56 V fastställd 1985-09-11; PL 43 T fastställd 1967-01-27, PL 43 A fastställd 1969-05-29.

Till planområdet gränsar PL 42 H fastställd 1964-11-11, PL 42 G fastställd 1959-07-23, PL 43 M fastställd 1960-07-29; PL 43 N fastställd 1969-09-26, PL 20 fastställd 1935-09-02, PL 55 E fastställd 1984-07-26.

Kommunala ställningstaganden

Kommunstyrelsen beslutade 1983-10-26 att gemensamt med SJ och UL låta utreda förutsättningarna för en ny bussterminal i Uppsala. Planeringsutskottet utsågs att leda och samordna program- och planarbetet. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden uppdrogs att utse vardera en tjänsteman att jämte kommunplanerare Sten Ake Bylund ingå i den arbetsgrupp som skulle bistå planeringsutskottet.

Under arbetets gång har till gruppen knutits representanter även för gatukontoret, fritidsförvaltningen, AB Uppsalabuss och Uppsala Taxi Ekonomisk förening.

Trafikterminalgruppen förelade planeringsutskottet 1984-11-14 ett förslag till "Principprogram m m för en ny trafikterminal i Uppsala". Förslaget redovisas på Bild 1.

Kommunstyrelsen beslutade 1984-12-12 efter att ha konstaterat att åtskilliga frågor i anslutning till terminalfrågan behöver ses över bl a angöringsförhållandena

att godkänna trafikterminalgruppens principprogram med skisser som underlag för upprättande av detaljplan, projektering och genomförande för terminalområdet,

att uppdra åt byggnadsnämnden att med angivet principinnehåll och med översikt för hela terminalområdet upprätta stadsplan för området Kungsgatan, Vaksalagatan, järnvägen, Strandbodgatan,

att uppdra åt fastighetsnämnden att förbereda och företa erforderliga markförhandlingar med SJ, Stockholms banregion, för genomförande av trafikterminalen i enlighet med förslaget,

att uppdra åt fastighetsnämnden att i samråd med Upplands Lokaltrafik på kort och lång sikt planera erforderliga lokalytor för personalutrymmen m m i kv Gugner,

att uppdra åt gatunämnden att i samråd med Uppsalabuss planera erforderliga terminalfunktioner för lokaltrafiken vid Vaksalagatan,

att uppdra åt fritidsnämnden (sammankallande), gatunämnden och byggnadsnämnden att i samråd med SJ, Upplands Lokaltrafik och Uppsalabuss förprojektera terminalområdet enligt steg 1 i förslaget, samt

att godkänna föreslagen genomförandeorganisation.

Kommunfullmäktige behandlade ärendet 1985-05-20 och beslutade då att anvisa medel för projektet samt

att uppdra åt gatunämnden att utarbeta förslag till trafikföreläggning inom planområdet.

Byggnadsnämnden gav 1985-08-08 dispens mot gällande stadsplaner för en första etapputbyggnad av terminalen omfattande bussupställningsplats i kv. Gugner, bussgatan invid järnvägen och bussplanen. Däremot gavs inte dispens för någon ny anslutning till Kungsgatan eller för någon förändring av området kring Näckens polska inklusive nuvarande parkeringsplats och hållplatsområden för stadsbussar.

Byggnadsarbetena för den första utbyggnadsetappen påbörjades 1985-08-19. På grund av alltför höga byggkostnader har ännu ej byggandet av ny bussterminalbyggnad påbörjats.

Byggnadsnämnden beslutade 1986-04-10 att remittera ett förslag till stadsplan för hela terminalområdet. Remissvären föranledde byggnadsnämnden att 1986-10-23 besluta dela upp planförslaget i två delar, en sydlig med kvarteren Fjalar, Gugner och Suttung och en nordlig del innehållande Järnvägs-parken. För den senare planen avvaktas för närvarande direktiv från kommunstyrelsen.

#### Befintliga förhållanden

##### Markbeskaffenhet

Under hela planområdet finns mäktiga, ofta över 20 m djupa lerlager.

##### Fornlämningar

Inom området förväntas inga fornlämningar påträffas.

##### Bebyggelse

Söder om terminalplanen i planförslagets norra del ligger kvarteret Suttung med byggnader för postverket. En fyrvåningsbyggnad bildar fond mot terminalplan, mot Suttungs gränd ligger en trevåning f.d. fabriksbyggnad.

I kvarteret Fjalar finns mot Kungsgatan två bostadshus i fem våningar uppförda, det norra 1936 och det södra 1957. I kvarterets nordöstra del ligger två upprustade kontors- och

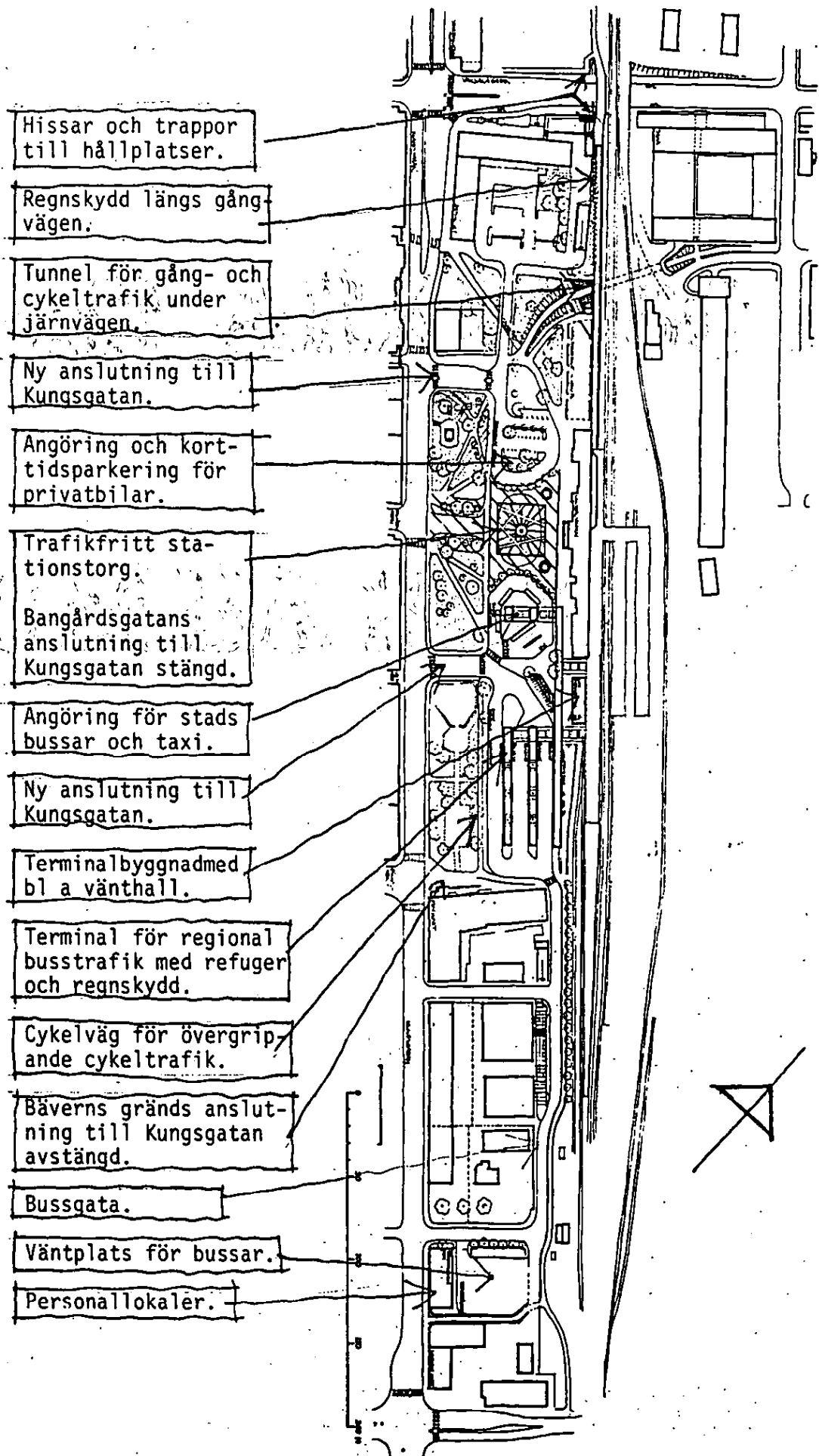


Bild 1. Terminalgruppens förslag till utformning av terminalområdet

verkstadsbyggnader ursprungligen från 1880-talet men idag utnyttjade i huvudsak som kontor. I mitten på den östra sidan finns en röd envåning lagerbyggnad uppförd i trä. Den sydöstra delen innehåller även en äldre upprustad bebyggelse, en lagerbyggnad och ett bostadshus.

Kvarteret Gugner innehåller i huvudsak byggnader för Lindwalls kafferosteri. Hörnbyggnaden, uppförd 1939, är ett vackert exempel på funktionalistisk arkitektur. Närmast järnvägen ligger en förråds- och en personalbyggnad som utnyttjas av kommundelsförvaltningens personal.

### Vägar och trafik

I det godkända principprogrammet för terminalen anges de förutsättningar som legat till grund för gruppens förslag. En utförligare redovisning av nuläget kan dock vara motiverad.

Gatorna som begränsar planområdet är huvudgator i stadens trafiknät. Trafikflödet på Kungsgatan uppgick söder om Bangårdsgatan till ca 13.000 f/VMD. Längs Strandbodgatan var trafikflödet ca 10.000 f/VMD.

Av trafiken längs Kungsgatan utgörs ca 4 % av bussar i linjetrafik. Kungsgatan är tillfartsgata för de regionala bussarna till bussterminalen.

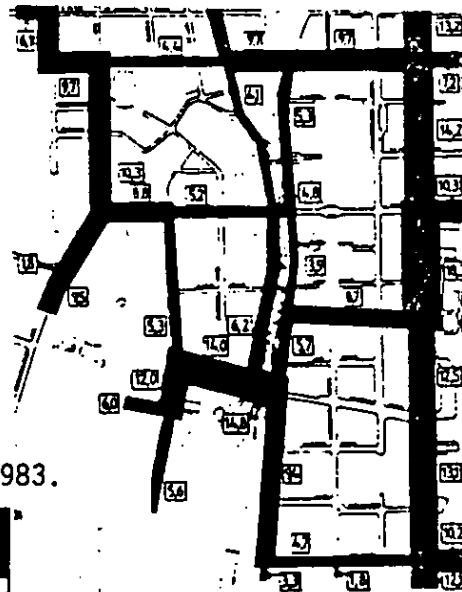


Bild 2 Trafikmängd f/VMD 1983.

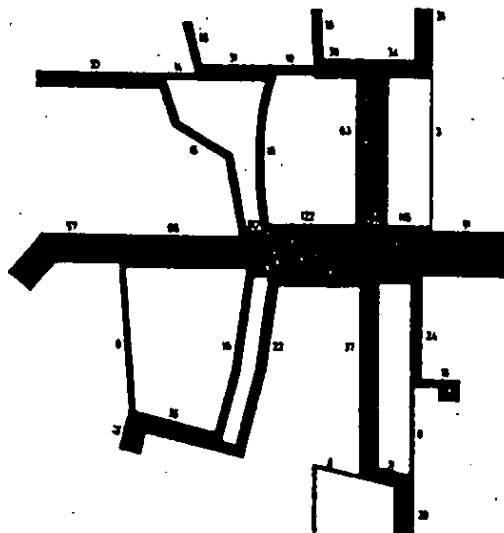


Bild 3 Antal bussar per vardagsdygn vintern 1984-85.

Framkomligheten i gatunätet är i huvudsak god men periodvis kan dock kapaciteten i Kungsgatans korsningar överskridas.

Längs Strandbodgatan begränsas framkomligheten av att den fria höjden under järnvägsviadukten endast är 3,40 m. Under järnvägsviadukten längs Vaksalagatan är den fria höjden 3,90 m.

Av trafikolycksstatistiken framgår att Kungsgatan är hårt olycksdrabbad. Särskilt anmärkningsvärt är det stora antalet olyckor som inträffar på sträckan mellan Bångårdsgatan och Vaksalagatan.

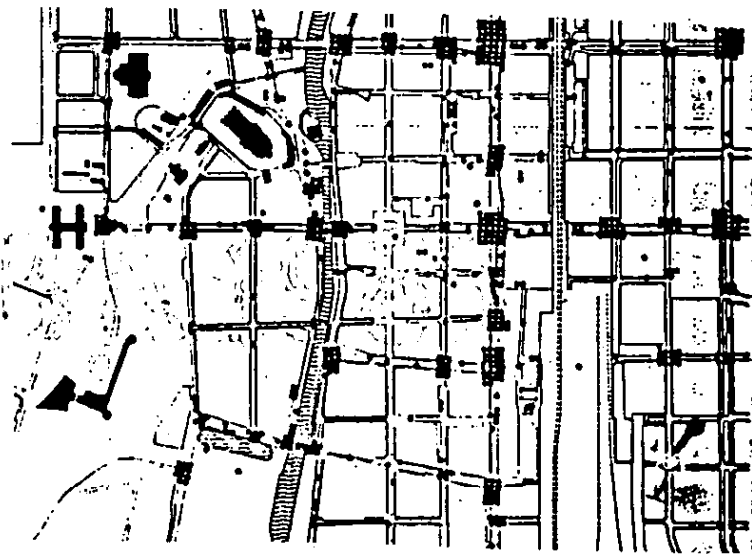
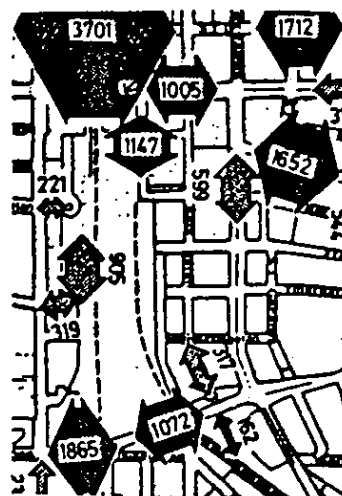


Bild 4 Polisrapporterade olyckor åren 1980-84.

Olyckorna är huvudsakligen av typen bil mot bil. Endast ett fåtal olyckor har rapporterats i vilka oskyddade trafikanter (fotgängare eller cyklister) varit inblandade.

För cykeltrafik finns inom planområdet rekommenderade stråk längs järnvägen och i östvästlig riktning längs Strandbodgatan och Bäverns gränd. Järnvägen är en barriär.



000  
Antal cyklar kl.6.00-9.00  
och kl.15.00-18.00

Bild 5 Redovisning av cykeltrafikräkningar 1985



Trafikstörningarna längs huvudgatorna har beräknats. Längs Kungsgatan överskrider eller tangerar det ekvivalenta dygnstrafikbullret 70 dB(A). Det långsiktliga planeringsmålet är att reducera störningarna till 55 dB(A) och bullernivåer över 70 dB(A) skall enligt kommunfullmäktiges beslut 1985-06-17 åtgärdas före år 1988.

De beräknade avgashalterna överskrider av fullmäktige godkända riktvärden för koloxid ( $10 \text{ mg/m}^3$ ) längs Kungsgatan. Även riktvärdet för kvävedioxid ( $0,19 \text{ mg/m}^3$ ) överskrides längs det mest belastade avsnittet av Kungsgatan.

#### Ledningssystem

Inom området längs Kungsgatan finns omfattande ledningssystem för VA, el, tele och fjärrvärme.

#### Markägoförhållanden

Kommunen är ägare till bussterminalenytan. Statens Järnvägar äger området omkring centralstationen och spåren. Postverkets kvarter ägs av Uppsalahem men skall övertagas av byggnadsstyrelsen enligt ett sedan länge upprättat avtal. Hela kvarteret Fjalar är i privat ägo förutom det sydostligaste hörnet som är kommunal mark. I kvarteret Gugner ägs den södra delen av Thorsell & Persson AB medan kommunen i huvudsak äger den norra.

### PLANFÖRSLAG

#### Allmänt

Planförslaget överensstämmer i allt väsentligt med terminalgruppens förslag för Steg 1 i det av kommunstyrelsen godkända principprogrammet för bussterminalen.

Steg 1 innehåller, enligt principprogrammet, förbättrad bussterminal, bussgata, bussmagasin samt gemensamma vänt-halls- och servicefunktioner för järnvägs- och busstrafiken (söder om nuvarande stationsbyggnad).

Styrande för förslagets utformning har främst varit busstrafikens behov av terminalyta och uppställningsplatser samt tillgängligheten till och samordningen med SJ.

Eftersom utrymmet är begränsat innebär förslaget en kompromiss. Österut har terminalområdet kunnat utökas något genom att SJ avstått från ett spår. Utrymmet för bussterminalen är dock ändå så begränsat att det måste utnyttjas effektivt. Flera busslinjer måste utnyttja samma hållplatslägen och uppehållstiden för bussar på terminalen begränsas till ca 10 min. Bussar med längre uppehållstider hänvisas till en särskild uppställningsplats i kv Gugner. Kravet på ett effektivt utnyttjande av terminalen fordrar en god organisation av trafikföringen, god disciplin av förarna och ett lättfattbart informationssystem för trafikanterna.

I övrigt omfattar planförslaget även vissa förändringar på kvartersmark i kvarteren Fjalar och Gugner.

## Bebyggelseområden

### Bostäder

Någon ändring av gällande planer vad gäller bostäder utefter Kungsgatan föreslås inte. Inom fastigheten Kungsängen 14:1 ändras gällande stadsplan så att byggrätt motsvarande befintlig bebyggelse utläggs, innebärande bevarande av äldre bostadshus.

### Arbetsplatser, handel och tjänster

Planförslaget möjliggör en utbyggnad av kontors- och arbetsytor. Tillskottet föreslås ske i kvarteren Fjalar och Gugner. I kvarteret Fjalar föreslås den befintliga röda träladan rivas och ge plats för en kontorsbyggnad.

Postens verksamhet i kv Suttung kommer till största delen de närmaste åren att flyttas till kv Portalen. Postkontoret kommer enligt nuvarande planer att stängas varför behovet av angoringsplatser för biltrafik längs Bäverns gränd minskar väsentligt.

Kafferosteriets tomt föreslås utvidgad mot järnvägsområdet. En utökning av byggrätten i denna del föreslås.

I kv Gugner föreslås längs Kungsgatan en ny byggrätt. Byggnaden kan eventuellt ge plats till bussbolagens förare och administrativa personal. Byggnadshöjden har begränsats till 2 våningar med hänsyn till kafferosteriets befintliga skorsten.

Kommundelsförvaltningens lagdepå föreslås ligga kvar med beteckningen J - Industriändamål. Inom samma område kan alternativt också uppföras permanenta personallokaler för bussföretagen.

Vidare föreslås i kv Gugner vissa förändringar av fastigheten K17:3 (Lindwalls kafferosteri) med bl a ny byggrätt i tomtgräns mot järnvägen och mot bussupställningsplatsen. Tillfart till fastigheten föreslås anordnas över bussupställningsplatsen. Tillfartsmöjligheter skall säkras genom servitut.

### Regional busstrafik

En första etapp av ombyggnaden av bussterminalen för den regionala busstrafiken har skett enligt programmet. För att öka terminalens kapacitet har en särskild uppställningsplats för väntande bussar anordnats i kv Gugner, en ny gata har byggts invid järnvägen från uppställningsplatsen till terminalplanen och terminalplanen har byggts om med refuger och regnskydd för väntande passagerare.

Vad som i denna etapp återstår att genomföra för den regionala busstrafiken är att bygga den föreslagna terminalbyggnaden söder om stationshuset, att anordna bättre personalutrymmen vid uppställningsplatsen samt att förbättra informationssystemet för trafikanterna.

Gång- och cykeltrafik

Cykelparkering anordnas söder om föreslagen terminalbyggnad. Cykelväg ansluten till Strandbodgatan/Kungsgatan leder fram till parkeringen. Mark har reserverats längs järnvägen så att en direkt koppling till Strandbodgatan kan göras i en framtid då ny bro byggs.

Buller och avgaser

De miljöproblem trafiken i nuläget medför längs Kungsgatan är stora. Bullerstörningarna uppgår till mer än 70 dB(A) vid husfasad och halten koloxid överskrider väsentligt WHO:s riktvärde. Även riktvärdet för kvävedioxid överskrider. De höga avgashalterna orsakas framför allt av den stora mängden personbilar längs gatan. För att avlasta Kungsgatan har trafikutredningen -85 föreslagits en förlängning av Storgatan till Strandbodgatan.

SAMRAD

Under arbetet med frågan om ny bussterminal och vid byggnadsnämndens behandling av dispens från gällande stadsplan för utbyggnad av bussgata mellan terminalplan och kv Gugner har berörda fastighetsägare kallats till samråd och information vid flera tillfällen.

Från AB Eric Lindwall har framförts önskemål om utökad tomtyta samt att något görs för att skydda fastigheten från skador (nedsmutsning och påkörning) vid uppställningsplatsen för bussar.

Fastighetsägarna till Kungsängen 14:1 önskar att tidigare parkeringsplatser inom tomten som utgått genom byggandet av bussgatan skall ersättas.

Genom trafikterminalgruppen har berörda kommunala förvaltningar deltagit i utformningen av principprogrammet för en ny trafikterminal. De synpunkter som framförts har till stor del kunnat tillgodoses.

Vid remiss- och samråd om stadsplaneförslag gällande Järnvägsparken, kv Fjalar m fl innefattande hela nu framlagd plan har endast framförts mindre tekniska anmärkningar vilka kunnat tillgodoses förutom SJ som inte önskar sälja mark till bussgata och terminal. SJ önskar lösa frågan genom ett arrendeavtal.

## STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i oktober 1986 Gäller även efter revidering mars 1987

*Ingvar Blomster*  
Ingvar Blomster  
planchef

*Anders Berggren*  
Anders Berggren  
trafikplanchef

Tillhör Uppsala kommuns  
byggnadsnämnds beslut  
1987-03-19 § 184  
betygar:

*Inger Stålberg*  
Inger Stålberg  
sekr

Tillhör Uppsala Kommunfullmäktiges  
beslut den 25 maj 1987 § 131

*Ulla Berggren*  
Kommunfullmäktiges sekreterare

Tillhör Länsstyrelsens beslut 1987-10-16  
*Maudune Nilsson*  
Marianne Nilsson