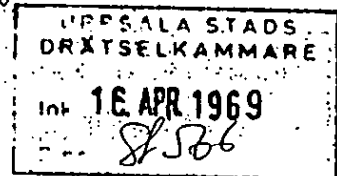


beslut den 27 maj 1969 § 175

STADSPLANEBESTÄMMELSER

tillhörande förslag till stadsplan för
GRÄNBY FOLKPARK m.m. i Uppsala.

(Se en av t.f. stadsarkitekt Erik Thord och stadsplanearkitekt Lars Thylén i december 1968 upprättad med Pl 70 C betecknad karta).

Länssarkitektkontoret

Ink. 9 JUL 1969

§ 1. STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING. Uppsala

Pleneringssektionen

Byggnadskvarter

Ink 10 JUL 1969

III G1-19-69

Mom. 1. Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.SpecialområdenMom. 2. Med P betecknat område får användas endast för biluppställningsändamål.Mom. 3. Med Tf betecknat område får användas endast för gångtrafik i tunnel så utförd, att allmän gatutrafik kan framföras över densamma.Mom. 4. Med Rf betecknat område får användas endast för folkparks- och museiändamål.

§ 2. MARK SOM EJ FÅR BEBYGGAS.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3. SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR LEDNINGAR OCH FÖR ALLMÄN TRAFIK.

Mom. 1. Å med u¹ betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av strömförande luftledning; ej heller får sådan mark användas för upplag eller biluppställning.Mom. 2. Med x betecknad del av kvartersmark eller specialområde skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

§ 4. BEBYGGELSENS OMFATTNING.

Å byggnadsområde som betecknats med arabisk siffra jämte v.y. får våningsytan uppgå till högst det antal kvadratmeter som siffran anger.

§ 5. BYGGNADS HÖJD.

Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

§ 6. FÖRBUD MOT ANORDNANDE AV KÖRFÖRBINDELSE.

Körbar förbindelse mellan fastighet och gata eller annan allmän plats får icke anordnas över gräns som markerats med ofyllda cirklar.

Uppsala den 12 december 1968.

Erik Thord
t.f. stadsarkitekt

Lars Thylén
stadsplanearkitektTillhör länsstyrelsens i Uppsala län beslut
27.10.1969; betygar

På tjänstens vägnar

Barbro Heimer

beslut den 29 maj 1969 § 176

B E S K R I V N I N G

Ex officio:

Ink. 16 APR 1969

tillhörande förslag till stadsplan för

GRÄNBY FOLKPARK m.m. i Uppsala

Stadsfullmäktiges sekreterare.

Se en av t.f. stadsarkitekt Erik Thord och stadsplanarkitekt Lars Thylén december 1968 upprättad med Pl 70 C betecknad karta).

Länsarkitektkontoret

Uppsala

Ink. 9 JUL 1969

Ink. 10 JUL 1969

Planeringskontoret

Området är endast till mindre del tidigare planlagt. Gällande stadsplaner för del av området har fastställts av länsstyrelsen den 19.5.61 (Pl 57 N), den 15.7.64 (Pl 70 H) samt den 17.3.66 (Pl 70 T). Därutöver har gällande byggnadsplan fastställts av länsstyrelsen den 7.9.59.

Förslaget omfattar ett område som i väster gränsar mot Gränbyparken, i norr mot obebyggd mark, som i 1967 års generalplaneförslag reserverats för stadionanläggning med omgivande parkytor och i öster mot Brillinge villaenklav. I söder utgöres gränsen av Vaksalagatan, som innefattas i området.

Förslaget kommer att följas av planförslag avseende Brillinge, området för stadion m.m. och kvarteret Vinkelhaken med angränsande kvarter.

Planområdet föreslås innehålla en folkpark och en stormarknad, som båda kommer att bli stora publik- och kundmål. Mellan dessa mål avses en matarled löpa från Vaksalagatan och norrut. På ömse sidor om leden ligger folkparkens och stormarknadens entréer och parkeringsytor. En öst-västlig väg föreslås som länk mellan nämnda led och Österleden vid Brillinge. Till denna väg har infarten till stormarknadens varutransporter lagts.

Förslaget visar som illustration en fortsättning av matarleden norrut till Råbyleden och till idrottsanläggningens parkeringsytor. Ledens fortsättning är ur trafiksynpunkt önskvärd, då den dels möjliggör en utjämning av parkeringstoppar mellan samtliga parkeringsanläggningar, dels förbinder Löten och Nyby med idrottsområdet, folkparken, stormarknaden och Årsta utan att primärlederna belastas. Det skulle i och för sig vara önskvärt - bl.a. för att få obrutna parkytor - att leden inte kommer till stånd. Men eftersom en framtida trafiksituation kan komma att tvinga fram en tvärförbindelse mellan Vaksalagatan och Råbyleden har det ansetts motiverat att utanför plangränsen i norr illustrera ett möjligt läge för leden.

Vaksalagatan föreslås breddad till fyrfältighet inom planområdet. Den kommer troligen i en första etapp att byggas ut till denna bredd endast fram till Fyrislundsgatan. De föreslagna lägena för såväl denna gatas som matarledens anslutning till Vaksalagatan är förskjutna av kapacitetsskäl och förutsätter att den befintliga utfarten för Johannesbäcksgatan stängs.

Österleden har inom planområdet breddats något. Om den på sikt skall kvarligga

LANDSKANSLIET
UPPSALA

Ink. 9 JUL 1969

Planeringskontoret

på avsnitten utanför planen - eller om den helt ersättes av den yttre ringleden - kommer att framgå av det reviderade generalplaneförslag, som nu är under utarbetande.

Den smala och krokiga Gränbyvägen föreslås använd som gång- och cykelväg. Den kommer att ingå i det system av parkvägar som avses löpa från Gamla Uppsala mot Fyrislund och Ekoln. På ett avsnitt mellan folkparken och Vaksalagatan avses den även använd som entrégata med obetydlig trafik. Den föreslås gå under Vaksalagatan i tunnel, vilket kräver en ändring av stadsplanen för kvarteret Vinkelhaken m.fl.

De föreslagna parkytorna utgöres i första hand av Gränbyparkens fortsättning österut och av en nord-sydlig grönkorrridor vid Brillinge mellan det öppna landskapet vid Vaksala kyrkby och fälten vid den tänkta idrotts- och stadionanläggningen. Grönkorridoren skall även användas som reservat för befintliga och planerade högspänningsledning. Av dessa föreslås för övrigt den västligaste, d.v.s. Älvkarlebys ledning, flyttad till ett läge intill och parallellt med Stockholms el-verks större luftledning.

Folkparken har lagts mellan Gränby backar, varifrån man har utsikt över staden med slott och domkyrka. Backarna, som föreslås lämnade obebyggda, innehåller i vissa fall forngravfält. Det förutsätts, att ingrepp i eller omdaning av dessa fält utföres först efter riksantikvarieämbetets hörande. Byggnadshöjden inom området föreslås bli åtta meter, vilket eventuellt kan innebära att för vissa speciella anläggningar såsom teater, utomhusestrad med ljudskärmar etc dispens måste ges för erforderlig högre höjd i samband med kommande byggnadslov. Entréen till folkparken ligger vid östra gränsen invid matarleden. Mellan parken och leden har plats reserverats för 625 bilar.

Gränby stormarknad, som kan karaktäriseras som ett externt köpcentrum för bland annat bilburna kunder från stadens östra omland, skall innehålla två stora varuhus och dessutom lokaler för fackhandel m.m. Avsikten är att inom byggnaden tillskapa täckta gånggator eventuellt vidgade till ett litet torg i det inre. Det innebär att viss del av byggnaden måste uppföras i två plan och detta har redovisats på plankartan med två byggnadshöjder. Vid byggnadslovsprövningen, då man avgör om den övre våningen bör läggas som redovisas här eller förskjutas på något sätt inom byggnadsrättens gränser, måste största hänsyn tagas till önskemålet att få en arkitektonisk välproportionerad byggnad. En måttlig skala trots storleken bör eftersträvas t.ex. genom uppdelning av byggnaden i volymer och i synnerhet måste anblicken från Vaksalagatan beaktas.

Stormarknaden, som är belägen mellan matarleden och kraftledningarna, avses bestå av en tomt med en byggnadsrätt på högst 20.000 kvm våningsyta och en

tomt med tre parkeringsfält för - från norr till söder - 500, 375 och 400 bilplatser. För såväl stormarknadens som folkparkens parkeringsfält avses 20 % av de illustrerade bruttoparkeringsytorna utnyttjat för planteringar. Därigenom kan de sterila bilytorna delas upp i fattbara enheter, skilda åt av träd och buskar.

För såväl folkparken som stormarknaden har parkeringsbehovet beräknats vara 1.500 bilplatser för vardera anläggningen, d.v.s. för folkparken en bil för fyra personer med en dimensionerande besöksmängd av 6.000 personer samt för stormarknaden 75 bilplatser per 1.000 kvm våningsyta. Vid ett samnyttjande har bruttosumman ansetts kunna reduceras till 1.900 bilplatser, vilket innebär full beläggning för t.ex. stormarknaden och 25 % beläggning för folkparken eller omvänt.

En gångtunnel föreslås lagd under matarleden som förbindelse mellan folkparken och stormarknaden. Den kan sägas vara en förutsättning för ett samnyttjande av parkeringsytorna. Därutöver visar förslaget en tunnel i ett något sydligare läge för stormarknadens kunder från busshållplatsen vid Vaksalagatan, från bostadsområdena söder om denna gata och från Gränby-bebyggelsen.

Förutom folkpark och stormarknad finns inom planområdet en liten villaenklav vid Gränbyvägen, vilken som tidigare nämnts föreslås ingå i stadens nät av primära gång- och cykelvägar. Enklaven ligger mellan Vaksalagatan och folkparken och föreslås nådd norrifrån på så sätt att gång- och cykelvägen på detta avsnitt även får användas för biltrafik. Enklavens framtida utformning är betydelsefull eftersom den bildar det "förrum", genom vilket man från den kollektiva trafiken och från bostadsområdena söder om Vaksalagatan till fots når de stora publik- och kundmålen inom planområdet. På grund av kvälls- och nattstörningar från folkparkspubliken är det ovisst om enklaven på sikt kan kvarligga med sin nuvarande bostadsbebyggelse. Det skulle kanske vara riktigt att låta denna utgå och reservera hela området norr om Vaksalagatan som park.


En annan möjlighet är att ändra enklavens karaktär genom att mot gatan lägga t.ex. konstnärswerkstäder och ateljeer - kanske kombinerade med utrymmen för utställningar och försäljning - och låta gårdshus innehålla bostäder. Genom återuppbyggande inom enklaven av välbevarade och arkitektoniskt värdefulla byggnader inom det äldre bestånd av bebyggelse i innerstaden, som nu rivs och förstörs vid sanering, skulle man efter hand kunna ändra villaområdets karaktär till att bli ett kulturresevat av hög klass. Den trånga gatan eller rätare sagt gränden skulle löpa mellan en- och tvåvånings träbyggnader från förra århundradet och tidigare, sammanbundna med plank och portar och med grönskande gårdar därbakom. För att ge ett ytterligare tillskott till upplevelsen av gaturummet skulle gränden på ett ställe kunna vidgas till ett småstadstorg med vad därtill hör.

Sammanfattningsvis kan om enklaven sägas att de två ovan skisserade möjligheterna - d.v.s. att staden antingen lägger ut området som park eller ändrar karaktären med kulturresevat som slutmål - kommer att stå öppna om enklaven redovisas som specialområde för bl.a. museiändamål. Så har därför gjorts i planförslaget.

Vid utarbetandet av förslaget har samråd skett med såväl representanter som konsulter för folkparken och stormarknaden. Plankontorets trafikingenjör har deltagit intimt i planarbetet.


Uppsala den 12 december 1968.


Erik Thord
t.f. stadsarkitekt


Lars Thylén
stadsplanearkitekt

Tillhör länsstyrelsens i Uppsala län beslut
27.10.1969; betygar

På tjänstens vägnar


Barbro Heimer